CARNET DE ROUTE

55 ANS APRES, PARIS-MOSCOU-PARIS EN **VESPA 400**

GAZOLINE

Mensuel - Volume 19 - Numéro 207 - Janvier 2014 - 4,20 € - ISSN 1262-4357

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

p. 40

+1000 PETITES ANNONCES

http://gazoline.net

M 05076 - 207 - F: 4,20 € - RD

NOUS AVONS ESSAYE LA PREMIERE 203

30 PAGES TECHNIQUES

TRIUMPH SPITFIRE p. 54
Déshabillage du châssis [1]

2 CV 435 & 602 CM³ p. 64
Démontage moteur [2]

2 CV6 HOFFMANN [3] p. 72
Adaptations et finitions

FICHES PRATIQUES p. 83
Mon allumage fait des siennes

HORS-SERIE

LANCIA **APPIA LUSSO**

p. 16

REDECOUVERTE

p. 32

MASERATI **QUATTROPORTE**

30 JANVIER 1960 : JOHN COOPER DOPE LA MINI ■ **UN TAXI POUR RIO BUENO** ■ PORTRAIT : HERMANOS TORRES ■ **GORDINI AU PORTUGAL [1] : LOYER RIVALISE AVEC FERRARI**

ETUDE FORD **ANGLIA, PREFECT & POPULAR** [1]

p. 87

Au début des années 30, le géant Ford se voit contraint d'adapter son offre aux particularités du marché européen. Il développe alors une plate-forme commune pour ses filiales, le Model Y. La première d'une série qui atteindra son apogée avec la dynastie des Anglia, Prefect et Popular.

France : 4,20 € • Belgique : 4,90 € • Luxembourg : 4,90 € • Suisse : 8,20 CHF • Andorre : 4,20 € • Espagne : 5,70 € • Portugal : 5,70 € • Italie : 5,30 € • Grèce : 5,30 € • Roumanie : 4,20 € • Nouvelle Calédonie : 730 CFP • Polynésie : 730 CFP • Guadeloupe : 5 € • Martinique : 5 € • La Réunion : 5 € • Guyane : 5 € • Mayotte : 6 €

PEUGEOT 203 • LANCIA APPIA LUSSO • MASERATI QUATTROPORTE • FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

Autotech GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

autotech.gazoline.net

EN VEDETTE

Chroniques automobiles

Les temps glorieux

18 €

Jean-Louis Loubet, éd. Pixel Press Studio, 168 x 230 mm, 288 p.

Jean-Louis Loubet livre toutes les clés, économiques, politiques, stratégiques, pour comprendre l'histoire du secteur automobile durant les Trente Glorieuses. Au travers de ses chroniques, découvrez les modèles qui ont marqué cette période, le portrait des hommes qui l'ont façonné et les lieux emblématiques qui l'ont vu grandir. ***Réf. Pix 1039***

Renault Allemagne 1986-1993 L'impossible conquête

Luc-Alexandre Ménard, éd. Pixel Press Studio, 164 p.

Les souvenirs de Luc-Alexandre Ménard, l'homme qui a relancé Renault en Allemagne en anticipant la chute du Mur de Berlin. ***Réf. Pix 1024***

L'épopée de l'Etoile Filante

Jean-Michel Blin, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

Découvrez comment une équipe dirigée par Albert Lory et Jean Hébert a conçu un véhicule propulsé par une turbine à gaz qui a battu 4 records du monde de vitesse en 1956. ***Réf. Pix 1006***

La 4 CV Bosvin-Michel-Spéciale

Robert Bosvin, éd. Pixel Press Studio, 84 p.

Un hommage de Robert Bosvin à son père, concepteur d'une barquette qui s'est imposée, entre autres, au Bol d'or de 1950 à 1953, et a battu de nombreux records. ***Réf. Pix 1011***

La double vie de Gustave Fouillaron

Jean Maillard, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

Comment un négociant en mercerie a-t-il pu se transformer en constructeur ? Ou l'histoire des balbutiements de l'automobile. ***Réf. Pix 1014***

La saga sportive de la Renault 4 CV

François Rivage, éd. Pixel Press Studio, 288 p.

A partir d'une iconographie inédite et de documents internes à Renault, découvrez l'histoire de cette redoutable compétitrice qui s'imposa dans de nombreuses épreuves prestigieuses. ***Réf. Pix 1020***

Citroën 2 CV en miniatures

Stéphane Guillou, éd. Pixel Press Studio, 116 p.

1062 fiches qui répertorient plus de 1250 miniatures consacrées à la 2 CV. Un record pour le listing le plus complet à ce jour. La référence absolue. ***Réf. Pix 1023***

Peugeot 203 en miniatures

Stéphane Guillou, éd. Pixel Press Studio, 132 p.

496 miniatures consacrées à la Peugeot 203, soigneusement classées par marque, référence, échelle et indice de rareté. ***Réf. Pix 1022***

Renault 4 CV en miniatures

Stéphane Guillou, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

368 miniatures de Renault 4 CV ont été photographiées, mises en fiches et classées dans le premier volume de cette collection. ***Réf. Pix 1007***

Renault Juvaquatre [1938-1960]

Jean-Patrick Baraillé & Paul Fraysse, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

La genèse, l'évolution, les numéros de série, le nuancier de la Juvaquatre, une bourgeoise devenue utilitaire. ***Réf. Pix 1013***

Renault 1.000 kg [1945-1966]

Claude Le Maître & Christian Schmoltz, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

Le 1.000 kg symbolise une France en pleine reconstruction. Suivez son adaptation année après année, modèle après modèle. ***Réf. Pix 1012***

Simca Aronde [1951-1958]

Jean-Patrick Baraillé & Paul Fraysse, éd. Pixel Press Studio, 100 p.

Sont recensées ici, les évolutions de cette populaire française, avec les nuanciers, documents d'époque et numéros de série. ***Réf. Pix 1009***

Pari-Dakar en Savane

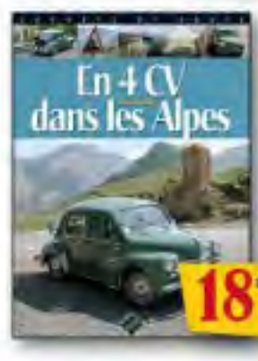
Daniel Nollan, éd. Pixel Press Studio, 84 p.

25 ans après son premier Dakar au volant d'une Renault KZ de 1926, Daniel Nollan a suivi l'édition 2004 avec une Renault Colorale Savane 4x4 de 1955. ***Réf. Pix 1001***

2e Rallye-Raid Africa Gazoline

Peter Fuchs & Pierre-Brice Lebrun, éd. Pixel Press Studio, 116 p.

144 véhicules de plus de 25 ans et 301 personnes ont affronté les routes et pistes tunisiennes. Avec en toile de fond la magie du désert. ***Réf. Pix 1008***



En 4 CV dans les Alpes

Steven Weinberg, éd. Pixel Press Studio, 84 p.

Au volant de sa 4 CV, Steven Weinberg a parcouru les 1.450 km de routes et les 10 cols alpins qui séparent Monaco du Grand-Duché du Luxembourg. ***Réf. Pix 1005***

TOUS LES JOURS, DES PROMOS SUR NOTRE SITE autotech.gazoline.net

Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net

Je vous passe commande des ouvrages suivants :

Réf.	Titre	Prix
	TOTAL	
	Frais de port et d'emballage 3€ par ouvrage soit .... x 3€ =	
	TOTAL GÉNÉRAL	

BON DE COMMANDE AUTOTECH GAZOLINE

A remplir et à renvoyer à AUTOTECH GAZOLINE - BP1 - 78870 BAILLY (FRANCE)
accompagné de votre règlement

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

GAZOLINE

VOLUME 19 - NUMÉRO 207
Date de parution
24 décembre 2013

Directeur de la publication
Jean-Jacques Dupuis

RÉDACTION ADMINISTRATION/PUBLICITÉ
1 parc des Fontenelles
78870 Bailly
T. 01.30.56.65.05
F. 01.34.62.05.07
Internet : http://gazoline.net
e-mail : ecrire@gazoline.net
Directeur de la rédaction
Jean-Jacques Dupuis
Maquette
Olivier Mincheneau
Secrétariat de rédaction
Céline Mangin (1ère secrétaire) et Stéphane Tudela
Conseiller technique
Philippe Sauvat
Principaux collaborateurs
Jean-Patrick Baraillé, Géraldine Carême, Hugues Chaussin, Bruno Conrard, Jean-Luc Delvaux, François Demont, Yann Figuet, Paul Fraysse, Peter Fuchs, Rodolphe Goupil, Stéphane Guillou, Nicolas Hatzfeld, Yann Le Lay, Jean-Louis Loubet, José Barros Rodrigues, François Roussel, Bernard Vermeylen, Marco Visani
Petites annonces
Sylvie Garin
Crédit photos
IsolaPress, Sven Larsson, D.R.
Directrice financière
Anne-Laure Barrier

PUBLICITÉ
Darius Média
116 rue Nationale - 49300 Cholet
T. 06.22.04.17.83
Directeur de la publicité
Morgan Fonteneau
morgan@dariusmedia.fr

ABONNEMENTS
Marie-Hélène Dupuis
36 € pour un an (11 numéros), France métropolitaine.
48 € pour l'UE et DOM-TOM

ANCIENS NUMÉROS
5 € l'exemplaire, frais de port compris.
Chèques libellés à l'ordre de Pixel Press Studio

Distribution Presstalis
Gestion des ventes France
Destination Média
66 rue des Cévennes - 75015 Paris
T. 01.56.82.12.06
reseau@destinationmedia.fr
Pour les diffuseurs belges
Tondeur Diffusion
9 av. Van Kalken, 1070 Bruxelles
T. 02.555.02.21 / press@tondeur.be

Impression
Actis (Toul) T. 03.83.65.20.50
Imprimé en (printed in) France.
Dépôt légal à parution.
Commission paritaire
N° 0415 K 86469. ISSN 1262-4357
Tirage du précédent numéro
100.020 exemplaires

GAZOLINE est édité par PIXEL PRESS STUDIO, Sarl au capital de 39.000 F. Siège social : 1 parc des Fontenelles 78870 Bailly. Tél. 01.30.56.65.05. Fax 01.34.62.05.07. **Gérant et principal actionnaire :** Jean-Jacques Dupuis.
La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation. La reproduction, même partielle, de tout ou partie du matériel publié dans le magazine est interdite.

SOMMAIRE GAZOLINE N° 207

p. 24

PEUGEOT 203

Courrier des lecteurs 4
Gazoline en voyage 8
Vive les mariés 10
La vie des clubs 11

ACTUALITÉ
30 janvier 1960 : Cooper dope la Mini 12
Le désarroi d'un délégué dépassé par sa base 13

HISTOIRE
Gordini au Portugal [1] : Loyer rivalise avec Ferrari 14

HORS-SÉRIE
Lancia Appia Lusso : les déboires d'une élégante 16

REDÉCOUVERTE
Peugeot 203 Luxe 1949 : la première de la lignée 24
Maserati Quattroporte : la déraison sinon rien 32

TÉMOIGNAGE
Sur les chemins du Monde

p. 16

HORS-SÉRIE LANCIA APPIA LUSSO

p. 32

MASERATI QUATTROPORTE

REDÉCOUVERTE

en Vespa 400 : en hommage à Daniel 40

URBAN TRIP
Un taxi pour Rio Bueno 46

PORTRAIT
Hermanos Torres : quatre frères unis par la passion 50

LES ECHOS DE L'ATELIER
Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [4] : déshabillage du châssis [1] 54
Restauration moteur Citroën 2 CV 435 et 602 cm³ [3] : démontage moteur [2] 64

RESTAURATION
Citroën 2 CV6 Hoffmann [3] : adaptations et finitions 72

TECHNIQUE
Refabrications en cours et nouveautés 77
Les restaurations du forum 81

FICHES PRATIQUES
134. Mon allumage fait des siennes 83

ETUDE
Ford Anglia, Prefect & Popular [1] : les bases d'un succès durable (1932-1953) 87

AGENDA
A partir du 29 décembre 98

PETITES ANNONCES
Annonces gratuites 104
Carnet d'adresses 106
Annonces couleur 130

MINIATURES
Les nouveautés du mois 140
La Ford Prefect en miniatures 142

REPÈRES
François surfe sur le net 144
La boîte à bouquins 144

GAZAFOND
Déboule... de neige ! 146

LE BULLETIN D'ABONNEMENT EST EN PAGE 110

p. 87

ETUDE

FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

TECHNIQUE

TRIUMPH SPITFIRE 1500 FH

p. 54

suivez Gazoline sur

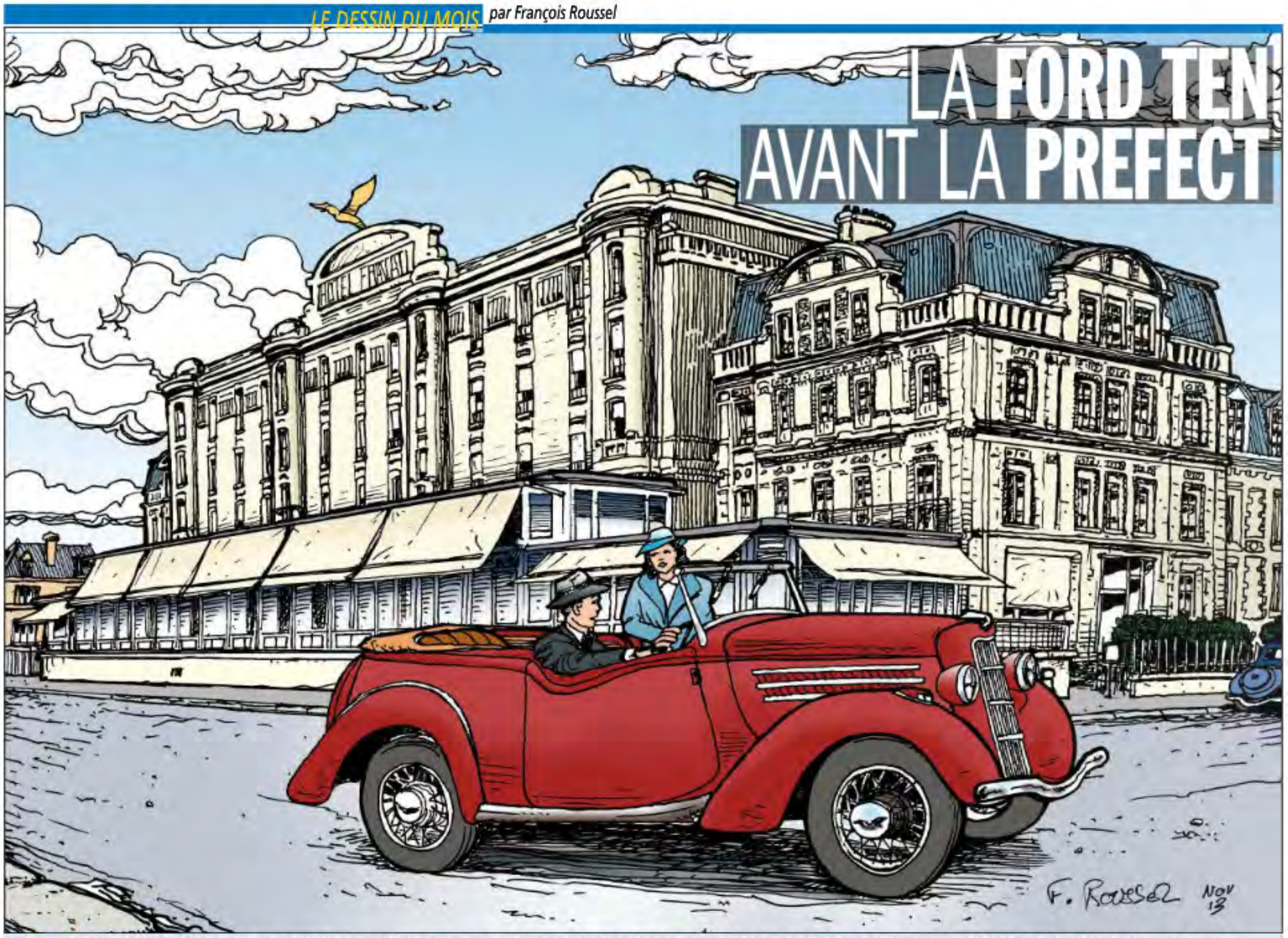
PRATIQUE téléchargez l'Appli

Forums de discussions L'Agenda en direct http://gazoline.net

Available on the App Store · Google play · Windows 8

COURRIER DES LECTEURS

LE DESSIN DU MOIS par François Roussel



LA FORD TEN AVANT LA PREFECT

Cette Ford Ten est surprise, en 1938, devant l'Hôtel Frascati au Havre. Il était à l'époque propriété de la Compagnie Industrielle Maritime, dont l'emblème est le goéland de bronze qui se trouve sur le fronton. Cet établissement a été créé au XIXe siècle, avec les débuts du chemin de fer et l'attrait qu'exerçait une nouvelle activité ludique : les bains de mer ! A l'origine, il ne s'agissait que d'une petite bâtisse, située à l'emplacement exact de l'actuel musée Malraux et appartenant à un certain Docteur Roussel (rien à voir avec moi). C'est en s'agrandissant qu'il devient l'Hôtel Frascati, célèbre lieu de villégiature apprécié des célébrités, jusqu'à ce qu'il soit en grande partie détruit par les bombardements de 1944. Sa plage a alors servi au débarquement pour les troupes alliées, puis le bâtiment d'abri provisoire, avant d'être rasé en 1953. Qui sait ? Ce jeune couple est peut-être le même que nous retrouverons, 23 ans plus tard, devant le musée Malraux, à bord d'une Simca Ariane (voir *Gazoline* 162 de décembre 2009) !

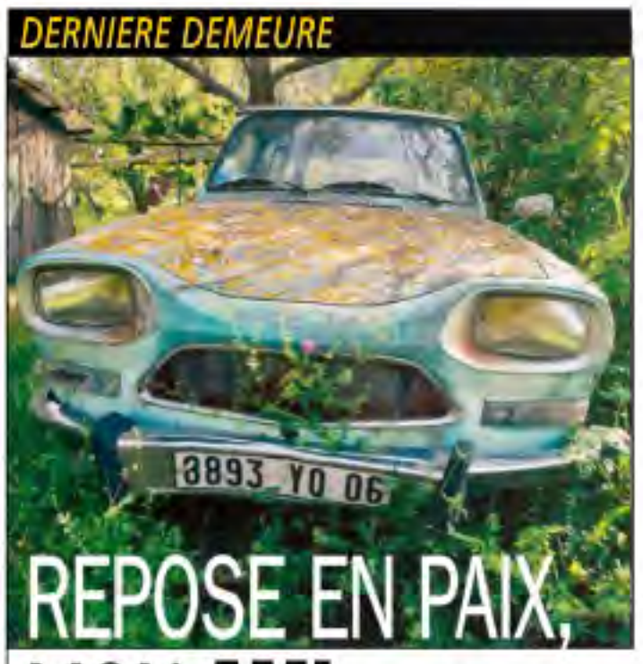
RECONVERSION

FIATOU ET BUS REVIVAL

Il est parfois des reconversions inattendues mais qui, au final, permettent une survie ludique, comme en témoignent cette Fiat 500 transformée en cabriolet-vitrine et cet ancien bus devenu comptoir chez ce marchand de sandwichs de Collioure.

Patrick Gilbart, 62800 Liévin

DERNIERE DEMEURE



REPOSE EN PAIX, MON AMI

C'est mon oncle qui m'a encouragé à vous envoyer la photo de notre bonne vieille Ami qui a été la voiture de mes parents, avant d'être celle de ma tante et de finir sa vie à côté du cabanon familial, dans l'arrière-pays niçois.

Magali Moscardo, internaute

SAMEDI 24 MAI 2014

Autodrome vintage market

AUTODROME DE
LINAS-MONTLHÉRY

EXPO-VENTE DE VÉHICULES ANCIENS,
PIÈCES DÉTACHÉES ET OBJETS VINTAGE,
PISTE AMÉNAGÉE POUR ESSAIS VÉHICULES,
RESTAURATION, ANIMATIONS

VOUS CHERCHEZ, VOUS VENDEZ,
AUTODROME VINTAGE MARKET
EST FAIT POUR VOUS!

INFOS ET CONTACT :
WWW.UTAC.COM

Création Paris Auto Events - octobre 2013

PARIS AUTO EVENTS

GAZOLINE

COURRIER DES LECTEURS

ENSEIGNE

4 CV US

En voyage au Texas, une enseigne a capté mon attention à San Elizario, près de la ville d'El Paso : c'est une 4 CV qui attire le chaland dans cette casse auto ! Exotique, *isn't it ?*
Jean-Noël Courbet, internaute

SUR VOTRE ALBUM

VACANCES EN 4 CV

Voici quelques clichés de deux magnifiques 4 CV sur la route des vacances, capturés au mois d'août dans la ville de Lapalisse (Allier). Elles faisaient un périple Châteaudun-Menton-Mulhouse et retour.
Bruno Chauchard, internaute

ENTERREES

REQUIESCAT IN PACE

Sur le chemin de Compostelle, j'ai trouvé deux épaves qui meurent doucement sous les feuillages, s'enfonçant lentement dans la terre : une 302 camionnette bâchée et une Versailles avec un capot de... 404 ! Il n'y a malheureusement plus grand-chose à récupérer sur ces deux pauvres autos...
Francis Claudon, 94170 Le Perreux-sur-Marne

KESAKO ?

LA LLOYD DE PAPA ?

Mon fils et moi avons déniché un véhicule que nous connaissons bien, mon père en ayant possédé un identique lorsque je n'étais qu'un petit garçon. Du coup, nous l'avons racheté à son propriétaire afin de le restaurer. A votre avis, c'est quoi ?
André Pautet, internaute
Belle et effectivement rare trouvaille que ce Lloyd LT 600... Oh zut, il ne fallait pas le dire ? On gagne quoi ? Rien ! Ah, tant mieux, j'ai eu peur.

RECONVERSION

TYPE H GLACIER

Ce Type H prend ses quartiers dans la ville de Reading, à l'ouest de Londres. L'immatriculation est restée française, mais les marquages sont bien en anglais...
Terry Gest, internaute

A SUIVRE SUR

http://africa.gazoline.net

Le monde est notre terrain de jeux

DEPUIS 2005

Du 26 mai au 7 juin 2014

LA GRÈCE EN ANCIENNE

2e

GREEKA

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

SAVANE AVENTURE

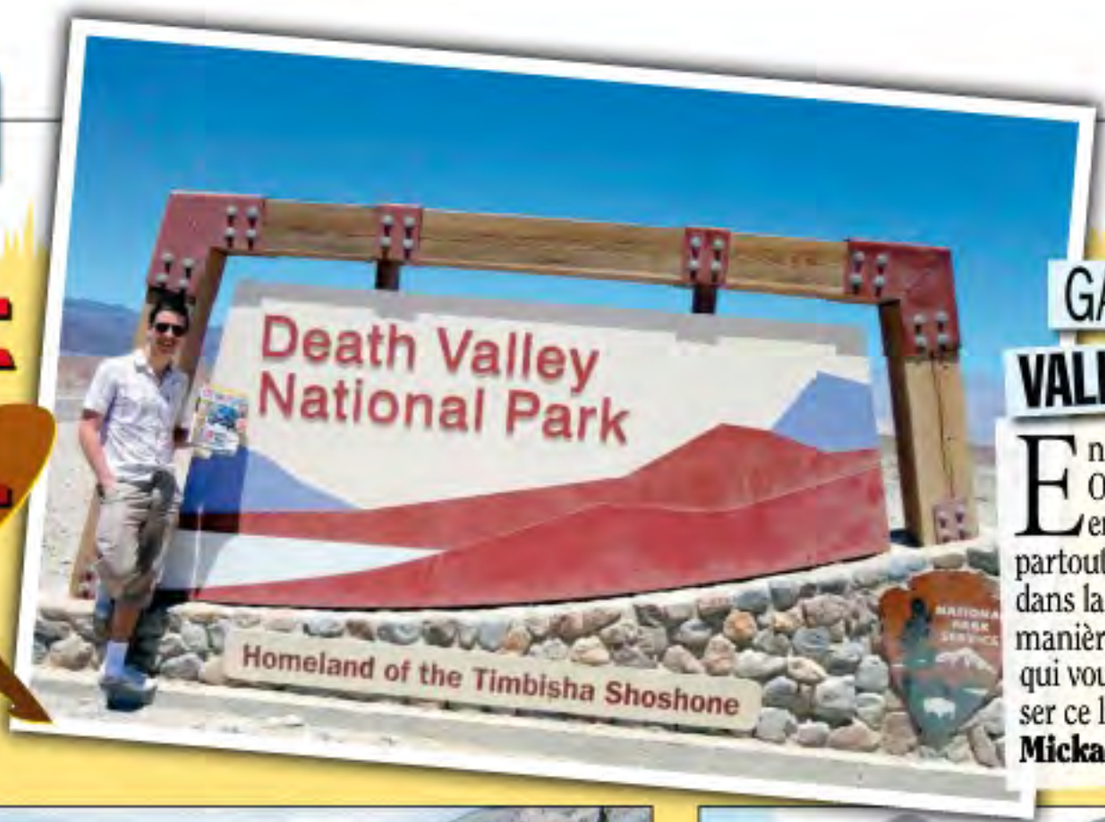
F. ROUSSEL 09 07

COURRIER DES LECTEURS

GAZOLINE en voyage

GAZO A COPENHAGUE

A l'occasion d'un week-end de quatre jours à Copenhague, j'ai apporté le dernier numéro de *Gazoline* à Den Lille Havfrue, appelée en français La Petite Sirène. Elle connaît bien la revue, Joël Bontoux lui ayant montré le n° 199 (voir *Gazoline* 203).
Jean-Michel Nonotte, 70800 Magnoncourt



GAZO DANS LA VALLEE DE LA MORT

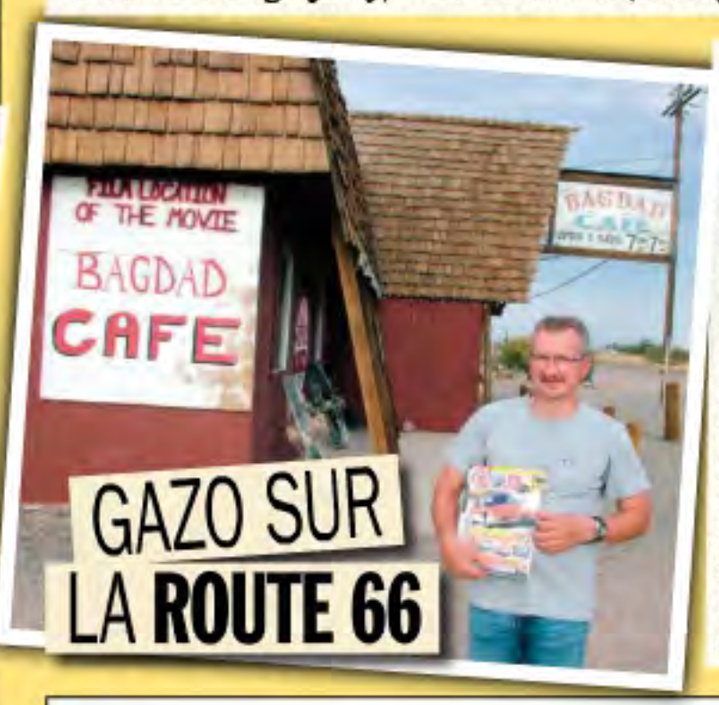
En vacances dans le Grand Ouest américain, j'ai emporté mon *Gazoline* partout avec moi. Y compris dans la vallée de la Mort, une manière de combattre l'angoisse qui vous saisit à l'idée de traverser ce lieu mythique.
Mickaël Soued, internaute

GAZO A MOSTAR

En vacances, je n'oublie jamais mon *Gazoline*. Ici devant le fameux pont de Mostar, en Bosnie-Herzégovine, détruit pendant la guerre des Balkans et reconstruit depuis grâce à des fonds collectés par l'UNESCO, la Banque mondiale, la municipalité et la Banque de développement du Conseil de l'Europe.
Steinar Moberg Bjorøy, 4645 Nodeland (Norvège)

GAZO SUR L'ETNA

Votre magazine est formidable, et je ne manque jamais un numéro en kiosque. J'ai eu envie de monter au sommet des hauts volcans siciliens pour y brandir *Gazoline*, comme ici sur l'Etna. Beaucoup de curieux m'ont demandé ce que je faisais, et ils l'ont feuilleté à 3.000 mètres d'altitude.
Gilles, internaute

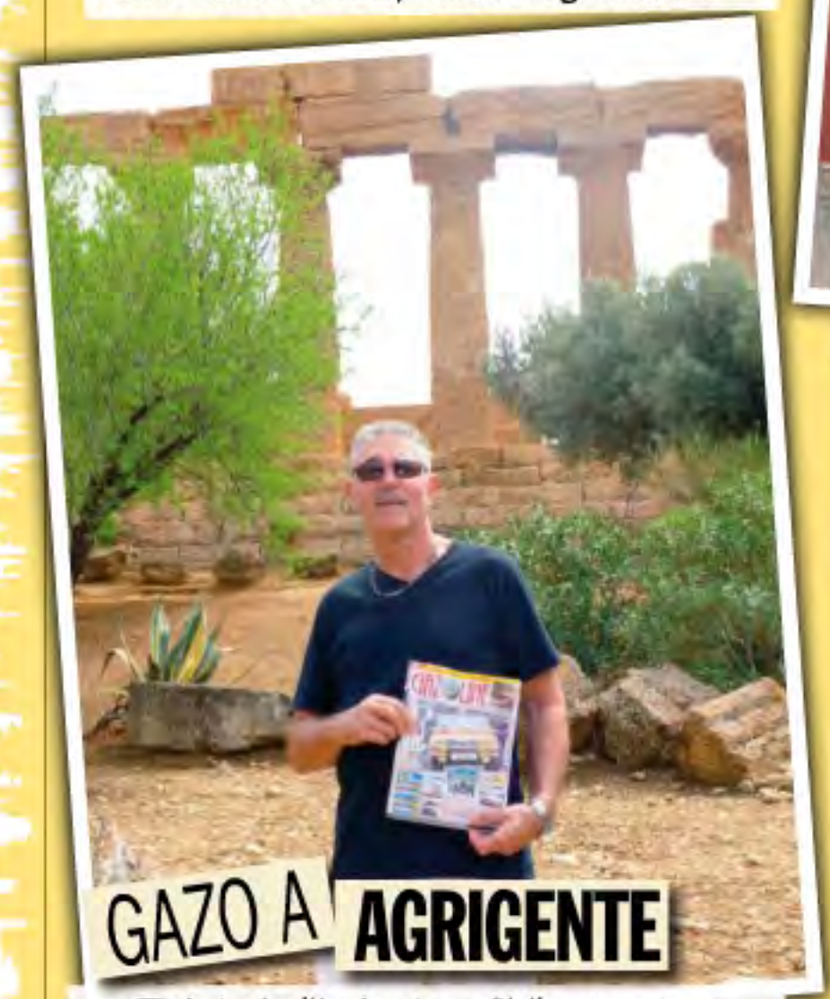


GAZO SUR LA ROUTE 66

Cette photo a été prise dans une zone désertique, près de Las Vegas, en longeant la Route 66. C'est là, à Newberry Springs, située à quelques kilomètres à l'est de Barstow, que se niche le Bagdad Café qui a servi de toile de fond au film éponyme.
Eric Aubry, 59550 Robersart

GAZO A FUKUOKA

Cet été, *Gazoline* m'a accompagné dans la ville de Fukuoka, sur l'île de Kyushu. Il est tenu par l'une de mes filles, Akané, devant la tour qui domine la ville.
Sébastien Graugnard, internaute



GAZO A AGRIGENTE

C'est près d'Agrigente, en Sicile, que se trouve la vallée des Temples. A l'issue d'une longue marche (le parking est situé bien plus bas et aucune navette n'est prévue pour les touristes !), j'ai fait une petite pause avec mon *Gazoline*. Non, je corrige, j'ai pris la pose avec mon *Gazo* !
Claude Fayet, 40090 Uchacq-et-Parentis

GAZO EN INDE

Je voulais poser devant le Taj Mahal, mais je me suis fait confisquer mon magazine préféré. Interdiction formelle de rentrer avec un journal sur le site ! Je me suis donc consolé en prenant une photo au bord d'un lac, à Jaipur, avec en arrière-plan un temple. Pour la petite histoire, j'ai fini par offrir mon *Gazoline* à notre guide.
Samuel Bohbot, 92800 Puteaux

GAZO AU MONT RUSHMORE

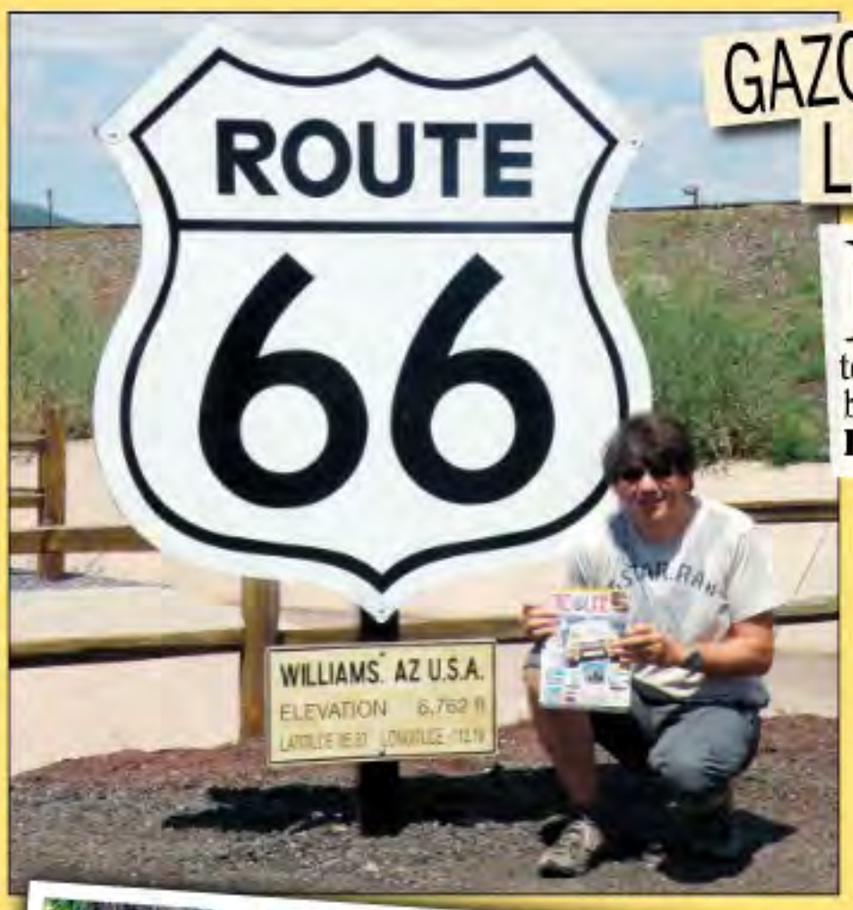
J'étais en vacances aux Etats-unis, dans le Dakota du Sud. J'en ai profité pour me faire photographier devant le mémorial des présidents du Mont Rushmore. Ce jour-là, le cinquième président, c'était *Gazoline* ! En regardant bien le cliché, vous pouvez remarquer que ce n'est pas le numéro en cours, mais celui de juin 1998. Cette année-là, ma Renault 15 TL de 1974 était parue en couverture, et j'avais même gagné un an d'abonnement. Je ne la possède plus, mais je suis resté fidèle au magazine que j'attends avec impatience, tous les mois, dans ma boîte aux lettres.
Gérard Germain, internaute

GAZO A ABOU SIMBEL

Durant mon voyage en Egypte, j'ai visité le temple de Ramsès II, à Abou Simbel, qui se trouvait à l'origine à 280 km d'Assouan. Lors de la création du Lac Nasser, il a été déménagé (entre 1964 et 1968) pour éviter d'être submergé par les eaux. Je l'ai découvert en compagnie de mon *Gazoline*, une manière d'augmenter le nombre de visiteurs, devenus rares dans le pays depuis la Révolution.
Emmanuel Legru, internaute

GAZO A BUDAPEST

C'est un devoir de vous faire partager l'illustre place des Héros de Budapest, déserte, avec seulement moi et mon *Gazoline* (et le photographe, bien sûr).
Michel Cruquet, 78280 Guyancourt



GAZO SUR LA ROUTE 66 (BIS)

Lors d'un voyage dans l'Ouest américain, nous avons fait un détour par Wilson (Arizona) afin de visiter un petit bout de la Route 66 avec, bien sûr, notre revue préférée.
Philippe Tirmarche, internaute

GAZO A DUBROVNIK

J'ai profité d'un séjour en Croatie pour immortaliser mon *Gazoline* devant Dubrovnik.
André Guigue, 84100 Uchaux

GAZO A CORFOU

Mon cher *Gazo*, te voici à Achilleion, rien que pour nos yeux, face au palais de Sissi à Corfou, là où a été tourné le célèbre James Bond avec la ravissante Carole Bouquet et Roger Moore.
Patrick Van Acker, internaute

GAZO A CORFOU (BIS)

En vacances à Corfou (Kérkyra en grec), je n'avais bien sûr pas oublié ma revue préférée devant l'Achilleion, château de l'impératrice Elisabeth d'Autriche, dite Sissi.
Paul Sergent, internaute

GAZO A BOLZANO

Je vous envoie un petit bonjour de Bolzano (en italien) ou Bozen (en allemand), en Italie germanophone (province autonome du Südtirol ou Alto Adige), au nord de la plaine du Pô où j'ai séjourné. La langue française étant très peu pratiquée dans cette région, vous allez devoir traduire *Gazoline* en allemand ou en italien pour espérer le diffuser.
Serge Seraffin, 70500 Betoncourt-sur-Mance

UN **AN D'ABONNEMENT** POUR MICKAEL, JEAN-MICHEL, STEINAR, GILLES, ERIC, CLAUDE, SAMUEL, SEBASTIEN, GERARD, EMMANUEL, MICHEL, PHILIPPE, ANDRE, SERGE, PATRICK ET PAUL

Les plus petits recoins de la planète ne vont bientôt plus avoir le moindre secret pour votre *Gazoline*, qui atteint le sommet des volcans, visite les palais les plus majestueux, affronte la neige ou la canicule ou vagabonde en pleine zone désertique à la rencontre de lieux insolites. Vos courriers, toujours aussi nombreux, nous font découvrir ou redécouvrir les divers symboles qui parsèment le monde, et voyager virtuellement l'espace d'un instant. Continuez à nous faire profiter de vos périples et à dégoter le détail qui nous fera choisir votre photo plutôt qu'une autre.

COURRIER DES LECTEURS

Phanie & Ludo Le 17 août à Saint-Aubin-de-Blaye (33), j'ai transporté mon ami à bord d'une Simca 6 Commerciale de 1950 [Alain Renou].

Sophie & Maxime Le 15 juin à Juvigny-sous-Andaine (61), entre la Renault 8 de 1966 et la Prairie de 1951 du père de la mariée.

Charlotte & Gérald Le 22 juin à Saint-Marcel-d'Ardèche (07), l'Excalibur d'Harry nous a emmenés jusqu'à la mairie de notre village.

VIVE LES MARIÉS !

Mimi & Pascal Le 14 septembre à Chambost-Allières (69), à bord d'une ravissante Paris-Rhône.

Patricia & Sylvain

Le 10 août à Charleville-Mézières (08), avec ma Peugeot 203 C de 1957 [Rémy Grangeot].

Emilie & Boris

Le 3 août à Ceyzériat (01), avec ma 4L de 1983 transformée en cabriolet en 2000 [Yves Pellier].

Estelle & Loïc

Le 17 août à Maraussan (34), j'ai accompagné les mariés à bord de ma Rosengart LR4N2 de 1936 [Jean-Pierre Renaud].

La vie des clubs

Assemblées générales

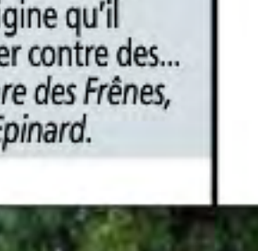
◆ Le bureau de l'**Alfa Club du Nord** a été élu : **Jean-Louis Bridoux** (pdt), **Jean-Pierre Szatmary** (secr.), **Franck Bonnot** (trés.). *23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny.*

Bulletins de clubs

◆ Dans le bulletin interne du club **4L-R6 Club de France**, Franck Baudoin détaille les opérations qui lui ont permis de restaurer l'aile AV droite de la Savane de son fils Antoine. *90 chaussée du Bois, 59570 Taisnières-sur-Hon.*

◆ Ça n'est pas un, mais deux conseils techniques que délivre *Le Pneumatique*, le bulletin du club **Idéale DS France**. Dans son numéro de novembre, il s'intéresse au bouchon du radiateur des ID-DS, et dans celui de décembre, aux cylindres de suspension. Et plus précisément au soufflet de caoutchouc, la célèbre cafetière, chargé de récupérer les éventuelles fuites d'huile. *1, rue Georges Pompidou, 94270 Le Kremlin-Bicêtre.*

◆ Le *bulletin n°81* de l'**Amicale Spitfire** est truffé d'astuces techniques. Rien que ce mois-ci, vous apprendrez à poser un Accuspark, un allumeur électronique qui permet de remplacer le condensateur et les vis platinées par un module électronique. Jean de Craene s'est attaqué aux optiques d'origine qu'il propose de troquer contre des... halogènes. *1 square des Frênes, 49460 Cantenay-Epinard.*



Vanessa & Jérémy

Le 13 juillet à Cauzac (47), avec leur Mini de 1971 et la Peugeot 203 de 1954 du beau-père des époux.

Anne-Gaëlle & Julien

Le 17 août à Sombernon (21), avec la Peugeot 301 berline de Michel Verdier.

Tine & Karsten

Le 19 juillet à Gand (Belgique), j'ai eu la joie de conduire ma fille et mon gendre avec ma Rover 100 de 1960 [Luc Loos].

Coraline & Guillaume

Le 20 juillet à Renescure (59), avec la Rosalie MI de 1937 appartenant à l'un des parents du marié.

Karine & Sébastien

Le 22 juin à Limoux (11), avec une 2 CV A de 1952.

Cécile & Benoît

Le 10 août à Liège (Belgique), devant une Volvo P1800 de 1968.

UNE DATE UN EVENEMENT

LA CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET

Professeur d'histoire économique à l'Université d'Evry-Val d'Essonne

30 JANVIER 1960 : COOPER DOPE LA MINI

Tout un symbole : la Mini revisitée par Cooper et, à ses côtés, la Formule Junior Cooper 1 litre (1961) utilisant la même base moteur.

Marcus Welsh est un fonceur. Sitôt le rallye de Monte-Carlo terminé, le jeudi 28 janvier 1960, il appelle l'international et demande un numéro en Grande-Bretagne. Mais dans cette cabine téléphonique de l'hôtel de Monaco où le team BMC est descendu, Welsh se heurte à une voix intransigeante, probablement celle d'une seconde Miss Moneypenny : « Ces messieurs sont très occupés. Ils sont indisponibles avant le lancement du championnat du monde de F1 qui débute le 14 mai à Monaco. » Welsh insiste et se recommande de Leonard Percy Lord, baron de Lambury et patron de la British Motors Corporation. Rien n'y fait. Juste avant que Miss Moneypenny ne coupe la communication, Welsh lance un rapide : « Je dirige le service compétition de BMC. »

Mike Cooper et son père John.

Une seconde de silence. Serait-ce une hésitation ? « Lundi 30, à 17 h. Et ne soyez pas en retard. » Moneypenny n'est déjà plus au bout du fil. Welsh, le combiné en main, est ravi, n'entendant pas le réceptionniste de l'hôtel qui l'invite à raccrocher : « Monsieur Welsh ? » Le monde s'est arrêté : l'homme de la BMC vient d'obtenir un rendez-vous avec un dieu vivant, Monsieur Cooper. Mais lequel ? Charles ou son fils John ? Dans la précipitation, il ne sait même pas lequel il doit rencontrer.

Les Cooper sont du même sang. Le père comme le fils ont arrêté leurs études très tôt pour assouvir leur passion du sport automobile. Sans diplôme, ils sont devenus des champions de l'innovation. Charles a appris la mécanique chez Napier avant de créer, en 1919, son propre garage à Surbiton, dans le Surrey. Il s'est intéressé tout de suite à la vitesse, qu'elle fût sur deux ou quatre roues, ou même dans les airs. Son engouement l'entraîna vers les petites marques anglaises, notamment MG et Sunbeam, qui rivalisaient d'ingéniosité sur le circuit de Brooklands où il se rendait régulièrement. C'est toutefois après la Seconde Guerre que Charles a sauté le pas pour concevoir sa voiture de course, avec et pour son fils John. Le début d'une grande histoire.

La première Cooper est une petite monoplace propulsée par un moteur JAP de 500 cm³ dont la particularité est d'être positionné à l'arrière, alors que toutes les voitures de course ont la mécanique à l'avant. C'est le génie des Cooper d'avoir envisagé, sans calcul scientifique, par simple déduction et sens de l'équilibre automobile, un engin à moteur central. Avec modestie et humour, ils vont répondre que « c'est tout simplement plus pratique ». Mais cette Cooper se caractérise aussi par un châssis très léger et des suspensions indépendantes. La voiture est si efficace qu'elle crée une demande, et Cooper devient constructeur puisqu'il en fabrique douze exemplaires en 1948. Durant une dizaine d'années, la marque est l'emblème d'un sport automobile décomplexé, et la pépinière de pilotes qui débutent tous sur ces véhicules décalés : Mike Hawthorn, Stirling Moss, Maurice Trintignant, Jack Brabham ou Bruce McLaren, pour n'en citer que quelques-uns. Elle passe logiquement de la F3 à la F2 avant d'atteindre la F1 et le Graal en devenant, en 1959, championne du monde avec Jack Brabham. Cooper a fait basculer l'auto de course dans la logique du moteur central, du recentrage des masses et de la légèreté : ainsi, Ferrari, BRM et Lotus s'engouffrent dans la révolution Cooper en l'améliorant avec des châssis coques et non plus tubulaires. Mais la marque symbolise également la petite structure technique, réactive et innovante capable de réussir face aux ténors de la F1. L'exemple est si probant qu'il est adopté par deux de ses anciens pilotes, Jack Brabham et Bruce McLaren, qui créent à leur tour leur véhicule et leur écurie de course.

Le 30 janvier 1960, Marcus Welsh est au rendez-vous, reçu par John Cooper. Il va droit au but : il rentre du rallye de Monte-Carlo où BMC a engagé six Morris Mini Minor officielles, aux côtés de six voitures privées. Welsh est convaincu du potentiel de la 850 : légèreté, compacité, centre de gravité très bas. Celle que l'on nomme aussi Austin Seven est pétrie de qualités. Pat Moss, la sœur de Stirling, ne vient-elle pas de gagner la Coupe des Dames du Monte-Carlo, atteignant la 17e place au scratch ? Tous les pilotes de Mini sont unanimes sur trois points : tenue de route d'exception, freinage passable, puissance insuffisante. Welsh ne veut pas l'avis de Cooper, mais sa coopération : il lui propose d'emblée un partenariat, avec un contrat en bonne et due forme. Cooper y est sensible, mais verrait bien tout cela après la saison de F1 qui s'achèvera en novembre. La structure Cooper Car Company se prête mal à une multiplication des activités. Elle doit s'organiser... le temps d'empocher, en 1960, un second titre de champion du monde de F1, toujours grâce à Jack Brabham.

Le demandeur n'est pas Cooper, mais bien la BMC qui souhaite booster l'image de sa Mini

Cooper reste maître de son calendrier et se penche enfin sur cette BMC 850 : le moteur passe à 997 cm³, et surtout de 34 à 55 ch, soit un gain de 60 % pour un poids identique ! Deux freins à disques sont montés à l'avant et une production est lancée, sous le nom de Cooper et non de BMC. Elle doit permettre l'homologation de la voiture en 1962. Pat Moss ouvre le palmarès de la Mini Cooper avec une nouvelle Coupe des Dames au Monte-Carlo 1962. L'année suivante, Rauno Aaltonen s'offre la catégorie Tourisme de Série. C'est le début d'une moisson de victoires, avec trois succès à Monaco en 1964, 1965 et 1967, le titre de 1966 étant retiré après un déclassement très controversé pour des phares supplémentaires non conformes.

Ces années sont sans conteste celles de la domination de la Mini Cooper qui remporte à plusieurs reprises le championnat d'Europe des rallyes, le plus haut niveau dans le classement FIA. Pour y parvenir, elle ne cesse de progresser. Elle devient Cooper S en 1964 avec un 1.071 cm³ de 70 ch permettant une vitesse de pointe de 160 km/h. L'année suivante, John Cooper monte un 1.275 cm³ de 90 ch, et allège la voiture grâce à des vitres en plexiglas et des emboutis en alliages légers. La Mini Cooper est imbattable en montagne, impossible à suivre sur les lacets enneigés, mais dorénavant capable d'éviter l'humiliation de l'ultime étape du Monte-Carlo où les autos empruntent le circuit de F1. Longtemps, elles n'y ont pas été à la fête face aux grosses Falcon ou aux puissantes Porsche et Jaguar.

En 1967, BMC accélère les ventes pour dépasser les 5.000 unités annuelles nécessaires aux nouvelles règles d'homologation, et en même temps ravir une clientèle d'inconditionnels. Si la Cooper S est à la Grande-Bretagne ce que la R8 Gordini est à la France, l'anglaise se vend mieux que la française : 5.047 exemplaires en 1965 contre 1.647 Gordini, pour des prix assez proches, 14.650 francs pour la Cooper S, 13.500 francs pour la Gorde (1967) [1].

Il reste que dans un pays où la course automobile est déjà très populaire, la Cooper S démocratise la voiture de sport. Elle parvient à s'affranchir des marques de luxe, mais sans pour autant les renier. C'est toute la réussite de la Mini revue par John Cooper.

[1] Soit 18.000 euros (Cooper S) et 16.500 euros constants (8 Gordini).

LA CHRONIQUE DE NICOLAS HATZFELD — *Professeur d'histoire sociale à l'Université d'Evry-Val d'Essonne*

LE DÉSARROI D'UN **DÉLÉGUÉ** DÉPASSÉ PAR SA BASE

Il n'a jamais vu ça ! Ça le dépasse ! Quand le délégué CGT narre au sociologue Michel Pialoux l'histoire qui lui est arrivée la veille, l'émotion est encore si forte qu'il a du mal à la raconter. Troublé lui aussi, le sociologue en fera un chapitre dans le livre dirigé par Pierre Bourdieu, *La misère du monde*. Une troupe de théâtre en tirera une petite pièce qu'elle jouera dans la ville, devant un public stupéfait. Mais revenons au point de départ. L'affaire se situe vers 1991, dans le tout nouvel atelier de montage du site PSA de Sochaux. Hamid, comme le surnomme Pialoux – on pourrait aussi l'appeler Farouk –, s'est trouvé désemparé lorsque, dans son atelier, des ouvriers ont rédigé une pétition pour demander le renvoi d'un membre de leur équipe ! Les signataires sont employés de longue date, expérimentés, et ils ont eu le temps de renoncer à leurs illusions. Une partie d'entre eux a participé à une grande grève en 1989 pour une hausse des salaires alors que le patron Jacques Calvet s'était richement servi, et à une autre en 1981 contre l'augmentation des cadences. Parmi eux, beaucoup votent CGT aux élections professionnelles. Le délégué, qui les connaît depuis longtemps, n'a donc eu aucune difficulté à aller parler avec eux quand il a eu vent de cet incident. En vain. Ils voulaient effectivement faire renvoyer leur camarade, pas seulement de l'équipe, mais carrément de l'entreprise. « Je me suis rendu compte que le chef leur avait remonté la tête et puis comme la personne n'y arrivait pas [à tenir son poste], qu'elle laissait passer des opérations... et alors le chef et le moniteur ne peuvent pas compter sur elle pour remplacer les gens qui prennent des jours... En plus, il y a une prime de 50 francs de qualité et ils ne l'auront pas, à cause de lui entre guillemets. »

Choqué précisément parce que ce sont plutôt des copains, Hamid s'accroche, prend des heures de délégation et discute avec tout le monde : « C'est inadmissible que vous, des ouvriers, fassiez une pétition pour en renvoyer un autre. » Il menace de publier les noms des mouchards, parle avec chacun d'entre eux pour les raisonner. « Tu te rends compte, s'il a une famille, s'il a des enfants, s'il a des dettes... comment peux-tu imaginer les problèmes que ça va lui poser s'il est renvoyé ! » Mais les interlocuteurs s'entêtent : « Il n'a qu'à faire comme nous ! » En fait, la cible de cette détestation leur ressemble un peu. Ni jeune ni vieux, il a près de 15 ans d'usine, comme beaucoup de ceux qui veulent l'expulser. Mais jusqu'à présent, il n'avait jamais planché à la production et effectuait des travaux de qualité sans la contrainte du chronomètre. Ouvrier professionnel, il vit très mal sa récente mutation en chaîne, et ses collègues lui renvoient le malaise, eux qui en bavent depuis si longtemps. Seuls deux ou trois gars, venus d'autres secteurs eux aussi, n'ont pas signé la pétition : « Nous, on fait notre boulot, c'est au chef de résoudre ce problème. » Les pétitionnaires sont aussi influencés par de nouvelles règles de gestion introduites dans l'atelier. Les chefs ont un budget autonome et s'efforcent d'impliquer leurs ouvriers dans leurs choix et leurs objectifs. Comment économiser les gants en fin de mois ? Faut-il décompter le retard d'un employé ou passer l'éponge ? Peu à peu, certains dans l'équipe se sont mis à penser aux performances et aux intérêts du groupe. « Ce n'est plus Peugeot qui paye, c'est le chef, et ça, ça rentre dans leur esprit », dit Hamid au sociologue. L'affaire, on s'en doute, en reste là. Peu à peu, tout le monde reprendra ses positions, comme s'il ne s'était rien passé. Presque rien. ■

Ce sont des ouvriers qui veulent que l'on vire l'un des leurs. Pas seulement de l'équipe, de l'entreprise !

CARTES POSTALES

2 CV ENCARTEES

Jean-Louis Coulon réalise depuis de nombreuses années des dessins qu'il diffuse sous forme de cartes postales. Diverses 2 CV ont entre autres été esquissées, dont cette France 3 et cette Charleston. Une bonne idée pour envoyer ses vœux. 2,5 euros la carte. Disponibles sur son site : jlc.aquarelles.free.fr/

NOUVEAU CONFRERE

CITROEN, TOUJOURS

Encore un ? Eh bien oui ! Encore un magazine destiné aux Citroën, à croire que les passionnés sont légion ou qu'ils achètent tout sur leur marque préférée. Possible, mais après la disparition d'un certain nombre de titres consacrés aux créations du constructeur de Javel, il faut saluer le courage de Thierry Astier et de sa bande de fous furieux. Longue vie donc aux *Chevronnés*. Tous les deux mois chez votre marchand de journaux.

SUR VOTRE AGENDA

1er MARCHE DE L'AUTO

Réservez dès à présent votre samedi 24 mai. Sur l'Autodrome de Montlhéry se tiendra le premier Vintage Market, organisé par Paris Auto Events avec *Gazoline*. Une idée qui nous trottait dans la tête depuis longtemps et que Christian Schmaltz a fini par coucher avec brio sur le papier. Le principe : un gigantesque marché de la voiture. Vous avez un véhicule à vendre ? Vous vous inscrivez, vous payez un droit qui vous donne la possibilité d'exposer votre auto et de la faire essayer sur une piste spécialement aménagée pour l'occasion. Sur place, vous dénicherez tout ce qu'il faut : papiers administratifs, conseils d'experts, de contrôleurs techniques, d'assureurs. Et si, par malheur, vous ne parvenez pas à trouver acquéreur, vous pourrez passer, gratuitement, une annonce avec photo dans *Gazoline*. Parallèlement à cette vente de gré à gré, une brocante de pièces détachées, miniatures et autres objets en rapport avec l'automobile ancienne aura lieu au centre de l'anneau. Là encore, les prix seront minimalistes, le but étant d'en faire un gigantesque vide-garage. Vous pourrez donc non seulement acheter une auto, mais également les pièces qui vous permettront de la restaurer. Comme si ça ne suffisait pas, la journée sera marquée par toute une série d'animations afin de célébrer les 90 ans du circuit de Montlhéry. Il y aura notamment des baptêmes

de pistes sur l'anneau de vitesse, des expositions et un vaste espace où vous pourrez venir garer votre ancienne, si elle n'est pas à vendre. Vous pourrez également vous restaurer sur place auprès du *food truck* ou en sortant votre panier pique-nique. Bref, nous souhaitons faire de cette journée un grand moment de convivialité, entièrement dédié à notre passion partagée en famille. Le ticket d'entrée sera d'ailleurs à la hauteur de cette ambition. Plus d'infos dès le mois prochain, avec les premières modalités d'inscription et les premiers tarifs indolores.

Cette journée sera également l'occasion de découvrir le nouveau bâtiment situé au centre de l'anneau de vitesse et baptisé "1924", en référence à la date de création du circuit. A noter que pas moins de 22 manifestations sont d'ores et déjà programmées pour 2014 à Montlhéry. Un record !

GORDINI AU PORTUGAL [1]

LOYER RIVALISE AVEC FER

Depuis sa création en 1950, le circuit de Boavista n'avait pas réussi à attirer l'une des marques les plus symboliques du sport automobile européen : Gordini. Roger Loyer corrige cette lacune en participant à l'édition de 1953 avec sa barquette T15S. Pour la plus grande joie des amateurs portugais.

Texte **José Barros Rodrigues** - Photos **DR**

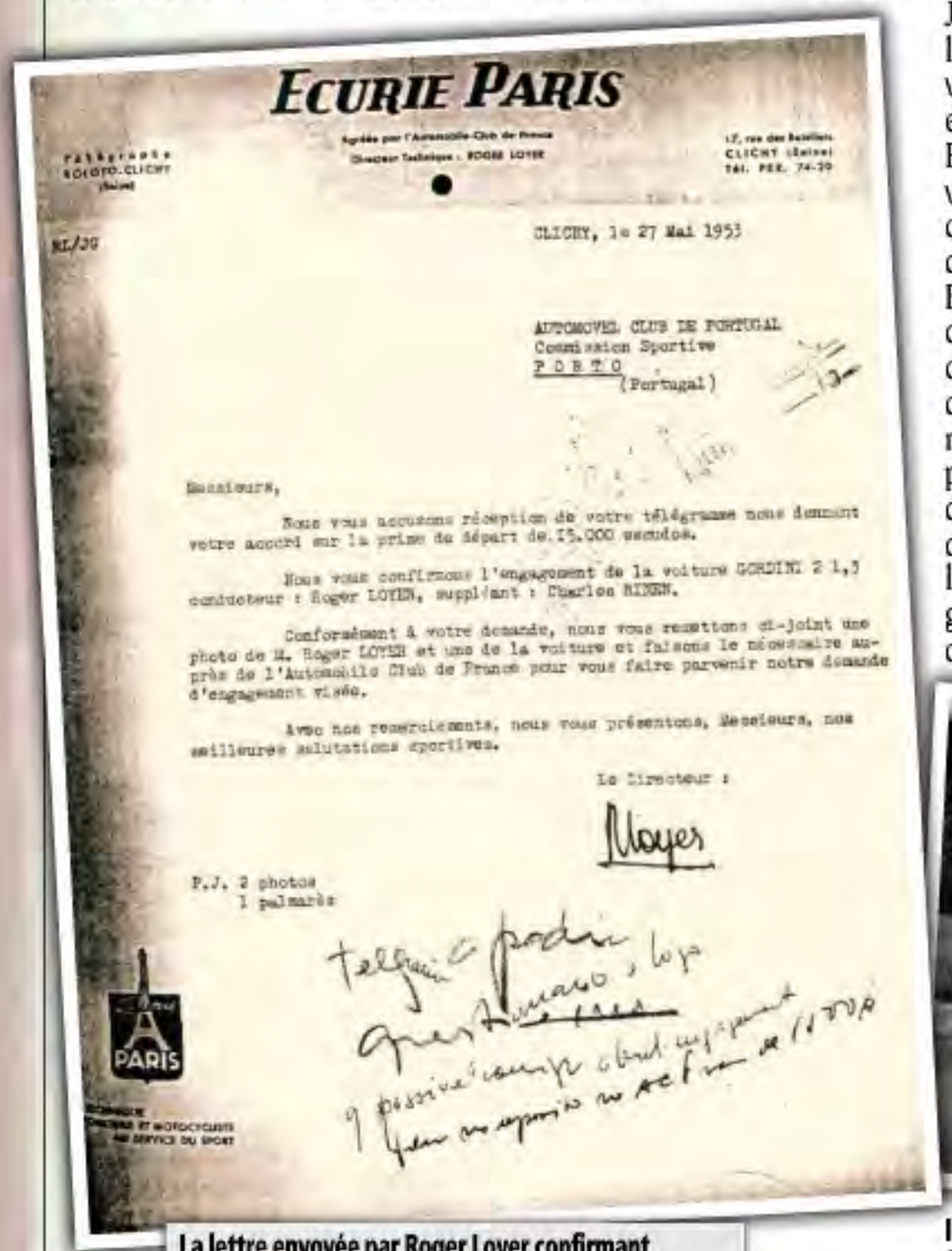
L'annonce de la participation de Roger Loyer au IIIe Grand Prix du Portugal, qui doit avoir lieu le 21 juin 1953, provoque une excitation folle parmi les amateurs portugais de sport automobile. Pour ceux qui sont, pour l'essentiel, de purs passionnés, voir débarquer une voiture conçue par un artisan et qui tient la dragée haute à de prestigieuses écuries est une sorte de privilège. Et pour les petits constructeurs locaux, c'est une occasion unique d'admirer de plus près celle qui constitue l'une de leurs principales sources d'inspiration.

Loyer a engagé une barquette sport au nom de l'Ecurie Paris, dont il est le directeur technique. Selon Robert Jarraud [1], il s'agit du châssis Type 15 #0016 équipé du moteur Type 22, un 6 cylindres de 2.300 cm³, une première pour un pilote qui, jusque-là, n'avait eu entre les mains que des véhicules Gordini dotés du 4 cylindres.

Lors des essais, Loyer teste donc le potentiel de son auto bleue, réalisant une moyenne de 134,008 km/h, bien mieux que certaines Ferrari ou les deux Lancia de Manzon et Taruffi. Devant lui, il n'y a guère que la Jaguar de Duncan Hamilton, les Ferrari de Casimiro de Oliveira, Nogueira Pinto, Palmieri et Sterzi, ainsi que la Lancia de Felice Bonetto. Pas mal pour une voiture moins puissante que ses concurrentes et pour un pilote découvrant le difficile circuit de Boavista. Même s'il faut relativiser ce résultat, la majorité des participants traitant alors cette phase de qualification avec légèreté, ne voyant pas l'intérêt de bien se placer sur la grille. En témoigne d'ailleurs l'arrivée souvent tardive de certains d'entre eux, le jour de la course, quelques stars se partageant alors la dernière ligne avant de... remporter l'épreuve.

Durant la course, cependant, Roger Loyer va montrer que sa position ne doit rien au hasard. Encore moins au laxisme de ses adversaires. A la fin du 1er tour, Bonetto a déjà pris la tête, suivi par Sterzi, Hamilton, Nogueira Pinto et Loyer. Au 2e tour, un accrochage entre Hamilton et Sterzi entraîne le retrait du Britannique qui s'est violemment écrasé contre un poteau. Menée tambour battant, la Gordini dépasse la Ferrari de Nogueira Pinto (le futur vainqueur), occupant au 17e tour une surprenante troisième position. Au 25e tour, la pluie de l'été fait son apparition. Pour Loyer, c'est une excellente nouvelle, les valeurs des mécaniques se trouvant dès lors nivelées et son talent de pilotage sur route grasse pouvant lui permettre de conforter, voire même d'améliorer sa place. Malheureusement, il est alors trahi par ses freins. Malgré plusieurs passages aux stands, la situation ne s'arrange pas et, au 37e tour, il est contraint à l'abandon. Sa déception est à la hauteur de ses espérances, mais il ne repart pas du Portugal les mains vides. Il y a certes la prime de départ de 15.000 escudos, mais il a surtout gagné le respect de la presse spécialisée qui déplore un retrait ayant fait perdre tout attrait à l'épreuve : « Avec un Bonetto inaccessible, c'est la pression exercée par la Gordini sur Ferrari qui a constitué la principale attraction

La Gordini de Loyer fait mieux que résister aux Ferrari : elle les pousse à la faute



ECURIE PARIS

Agréée par l'Automobile-Club de France
Directeur Technique : ROGER LOYER

Télégraphe SOISSY-CLICHY (Seine)

17, rue des Bateliers CLICHY (Seine) Tél. PER. 74-39

RL/JG

CLICHY, le 27 Mai 1953

AUTOMOVEL CLUB DE PORTUGAL
Commission Sportive
P O R T O
(Portugal)

Messieurs,

Nous vous accusons réception de votre télégramme nous donnant votre accord sur la prime de départ de 15.000 escudos.

Nous vous confirmons l'engagement de la voiture GORDINI 2 l,5 conducteur : Roger LOYER, suppléant : Charles RINEN.

Conformément à votre demande, nous vous remettons ci-joint une photo de M. Roger LOYER et une de la voiture et faisons le nécessaire auprès de l'Automobile Club de France pour vous faire parvenir notre demande d'engagement visée.

Avec nos remerciements, nous vous présentons, Messieurs, nos meilleures salutations sportives.

Le Directeur :

Loyer

P.J. 2 photos
1 palmarès

PARIS

La lettre envoyée par Roger Loyer confirmant son engagement auprès des organisateurs portugais.

Il y avait neuf Ferrari au départ du Grand Prix du Portugal, dont celle de José Arroyo Nogueira Pinto qui remportera l'épreuve et que poursuit Loyer aux commandes de l'unique Gordini du plateau.

LOYER, PILOTE AU SANG BLEU

Au début des années 50, Roger Loyer est l'un des pilotes les plus importants de l'équipe Gordini. Il commence à courir avec les voitures du "Sorcier" dès le printemps 1950 au Circuit de Marseille, participant aux 24 Heures du Mans 1950 où il a pour coéquipier Jean Behra (abandon à la 8e heure sur problème de distribution), mais également aux 12 Heures de Paris avec Trintignant, aux Grand Prix de Genève et d'Allemagne... En 1952, on le rencontre au Grand Prix de Reims (4e), au Mans avec Charles Rinen (abandon à la 5e heure sur souci d'embrayage) ou aux Coupes du Salon. L'année suivante, il s'engage à nouveau au Mans avec cette fois André Guelfi (abandon au 10e tour sur casse moteur). Il fait également équipe avec Rinen aux 12 Heures de Reims 1953 et 1954, au Bol d'or 1955 ou aux 1.000 km de Paris 1956. On trouve trace de sa Gordini T15S aux 1.000 km de Buenos Aires en 1954 et au Grand Prix d'Argentine qui se déroulait une semaine plus tôt... En tout, il a pris part à plus d'une trentaine de courses au volant de barquettes ou de monoplaces Gordini T15 ou T16. ■

RARI

de l'événement. La course de Loyer a également permis de montrer ce que pouvaient donner 125 ch lorsqu'ils étaient associés à une voiture légère, de faible surface frontale, dotée d'une bonne suspension et d'une bonne mise au point. » L'hommage valait toutes les victoires... ■

[1] Auteur de *Les Gordini*, éd. de l'Automobiliste, 1983.

Au premier plan, la Ferrari 340 MM de Bruno Sterzi, et sur la gauche la barquette de Loyer.

Roger Loyer au volant de sa barquette Gordini T15 #0016S. D'après l'historien de la marque, Robert Jarraud, cette auto a d'abord été pilotée par Amédée pour tenter de participer aux 24 Heures du Mans 1949. Elle se qualifiera finalement l'année suivante avec Loyer et Behra et sera la première à recevoir, en 1953, le 6 cylindres qu'elle inaugure à l'occasion du Grand Prix du Portugal.

[A suivre]

HORS-SERIE

LANCIA APPIA LUSSO

L'Appia 3e série a fait l'objet de multiples déclinaisons. Parmi elles, un coach dessiné par Michelotti pour la carrosserie Vignale, mais présenté par Lancia comme étant une berline deux portes. Une erreur manifeste de casting qui l'a pénalisé tout autant que son prix, astronomique. Sa production n'aura duré qu'une année et demie, pour atteindre au final les 477 exemplaires. Une misère. Le Registro Appia n'en recense plus que 13 à travers le monde. Dont celui-ci, exposé au Salon de Turin de 1959. L'original, en quelque sorte.

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

Antonio n'avait pas aimé la Lusso que son père avait rapportée à la maison en 1961. Il lui avait même interdit de l'acheter. Il avait alors douze ans. 52 ans plus tard, il en conduit une, mais toujours avec un enthousiasme mesuré. Un achat dicté par la raison, plus que par la passion.

LES DÉBOIRES D'UNE ÉLÉGANTE

1960 Pour remplacer son Appia 2e série de 1956, Guido Baratto se rend chez l'agent Lancia AutoBra de Vérone où le maître des lieux, qui le connaît bien, l'accueille à bras ouverts. « Ah, mon ami Baratto ! Regardez un peu la merveille que je viens de recevoir. Une Appia Lusso, une carrosserie unique signée Vignale. Vos voisins vont vous jalouser. Elle est un peu plus chère que la berline usine, mais je suis prêt à vous accorder une remise exceptionnelle... Allez, je vois que vous hésitez. Voilà ce que je vous propose : vous laissez votre Appia ici, et je vous confie les clés de la Lusso pour le week-end. Profitez-en autant que vous voudrez. Je suis certain que lundi, vous reviendrez signer les papiers de la vente. » Comment résister à une telle proposition ? C'est tout sourire que Baratto senior arrive à la maison, fier de présenter à sa famille celle

Michelotti dessine, pour Vignale, deux déclinaisons de l'Appia : un cabriolet et la Lusso

qu'il considère déjà comme sienne. C'est sans compter sur son fils Antonio, douze ans, qui fait la moue et inspecte l'auto sous tous les angles, s'installe longuement à l'intérieur, examine le compartiment moteur. Pendant l'essai sur route, il ne prononce pas un mot, bras croisés, regard dur. Le dimanche soir, il se plante devant son père et lui dit : « N'achète pas cette auto, papa ! » « Ah bon, et pour quelle raison, je te prie ? » « Ecoute, c'est une copie en réduction du coupé Flaminia, mais ça reste une Appia. Elle n'a que deux portes et sa ligne est tout sauf harmonieuse. Je n'en veux pas dans notre cour, tu comprends ça ? » Devant une volonté aussi farouche, Guido cède, et la Lusso est rendue à l'agent Lancia qui en est quitte pour commander une Appia 3e série...

Pourquoi est-ce que je vous raconte cette anecdote ? Parce que le propriétaire de la Lusso qui illustre ces pages est... Antonio. « Dis-moi, tu as changé d'avis ? Elle te plaît enfin ? » « Mais pas du tout, se défend-il. C'est même tout le contraire : elle est affreuse, pas bien proportionnée, avec des voies trop étroites pour une carrosserie aussi large, un pavillon énorme et ses jantes fils Borrani lui vont aussi mal qu'un pansement sur une jambe de bois. En même temps, l'Histoire n'est pas faite que de belles autos. Il existe aussi de vilains petits canards qu'il faut savoir préserver et apprécier. » Je n'en attendais pas moins du président du Registro Appia, mais je suis malgré tout surpris par son jugement. Personnellement, j'ai toujours eu un faible pour les Lancia, toutes générations confondues, avec une tendresse marquée pour les dérivés, cette Lusso comprise. Elle a un petit côté chic, élégant, qui a cependant du mal à faire oublier l'autre coupé sur base Appia, celui de Pinin Farina. Les chiffres de production traduisent d'ailleurs cette situation, la Lusso ayant été assemblée à 477 exemplaires là où le coupé Farina a atteint les 1.087 unités. Même la version Sport Zagato, plus exclusive, a su attirer davantage de clients : 721. Seule la Giardinetta Viotti a fait moins bien, mais pour une raison culturelle, le break ayant toujours eu de la peine à s'imposer en Italie [1].

Le parcours de cet exemplaire est, de plus, tout sauf banal. Mis en route le 1er juin 1960 à Milan, c'est celui qui était exposé sur le stand Lancia à l'occasion du lancement de la Lusso, lors du Salon de Turin 1959. D'où les jantes fils qui déplaisent tant à Antonio, lequel ne peut se résoudre à les remplacer car elles font partie intégrante de la vie de ce modèle. « Je l'ai acquis en 2007 à un membre milanais de l'amicale, précise-t-il. Il possédait déjà une Convertibile Vignale, et il avait acheté cette Lusso à son premier propriétaire pour une poignée de cerises afin de la cannibaliser. Mais il l'a trouvée si belle qu'il s'est limité à lui emprunter un morceau de son pare-chocs AR, préférant se procurer un deuxième cabriolet qu'il a fini par restaurer à son tour ! Bref, il a laissé ce coupé dans l'état où il l'a récupéré, quasiment identique à celui dans lequel il est aujourd'hui. » Jusque dans ses imperfections, à l'image des petits impacts consécutifs à un orage de grêle.

« Au club, nous avons recensé treize Lusso survivantes, huit en Italie, une en Belgique, une aux Pays-Bas, une en Australie, une en Afrique du Sud et la dernière à Lyon, en cours de restauration. Il était important pour moi de conserver sa patine et ses éléments. Le pare-chocs AR a ainsi été ressoudé. J'aurais pu

Il ne reste plus que treize exemplaires recensés par l'amicale Registro Appia

[1] Nous avons abordé l'Appia Convertibile dans le *Gazoline* n°189, le coupé Pinin Farina dans le n°158, la Giardinetta dans le 170 et la Sport Zagato dans le 182. La berline 1re Série a également fait l'objet d'un article (*Gazoline* 128).

Les portières sans montants sont bien plus larges que sur la berline. Le garnissage de la contre-porte est spécifique à cette version.

Chaussées désormais de Goodyear qui ont remplacé des Pirelli bien fatigués, les jantes à rayons sont une particularité réservée à ce modèle exposé sur le stand Lancia lors du Salon de Turin, en 1959.

Les blocs optiques AR verticaux et leur entourage sont identiques à ceux des Appia Convertibile. Et introuvables...

Comme sur la Convertibile, le répétiteur de clignotant rond est encadré par deux petites baguettes chromées. On voit, au-dessus, la découpe couleur marquée en haut par la baguette, au-dessus par un liseré noir peint.

La double sortie d'échappement et le feu de recul sont des accessoires.

Le nom du modèle s'affiche à l'extrémité des ailes AR.

Lancia présentait la Lusso comme une berline deux portes. Techniquement, il aurait été plus juste de parler de coach. Mais ce n'est pas cette appellation qui a empêché cette version de connaître le succès, même si ça y a contribué : son prix a découragé les plus intrépides.

LANCIA APPIA LUSSO

Difficile d'imaginer que cette robe signée Michelotti cache les dessous d'une Appia. Et pourtant !

essayer de monter, à la place, celui de la Triumph Italia, puisque c'est un élément commun à ces deux autos assemblées sur la même ligne, dans l'usine Vignale de la Via Cigliano [2]. Encore aurait-il fallu en dénicher un, car elle a été produite à seulement 329 exemplaires ! » On notera que l'Italia et la Lusso partagent également leurs blocs optiques AR, Michelotti, l'auteur de ce dessin, ayant recyclé son idée par souci d'économie. Antonio a cependant dû se résoudre, pour les portes de phares, à composer avec le strict respect de l'origine, dans la mesure où elles avaient été remplacées par des pièces de... Coccinelle. Il a adapté des cerclos d'Appia 2e série, dégotant le joint gris clair typique de ce modèle chez Cicognani, le spécialiste européen en la matière, par ailleurs propriétaire de la Maserati Quattroporte que nous vous présentons dans ce même numéro (cf p. 32). Autre entorse, la plaquette en alu derrière la poignée de la contre-porte : elle masque une déchirure, car le tissu nécessaire à sa réfection est introuvable.

Réalisée sur un châssis renforcé type 812.02 d'Appia 3e série, la Lusso dérive d'une étude effectuée en 1956 sur la base d'une Appia 2e série, remise au goût du jour par l'adoption de la calandre à développement horizontal reprenant le style inauguré par la Flaminia, d'où la réaction du jeune Antonio. Au premier coup d'œil, elle a de faux airs de Convertibile sur lequel on aurait soudé un hard top. Il n'y a rien de plus inexact, car seuls les ailes AV et le capot moteur sont identiques. Les flancs sont plus longs, tout comme les portes sans montants, et même la ligne de caisse diffère, plus haute de deux centimètres. A l'intérieur, le tableau de bord est également totalement revisité, avec ses trois cadrans ronds dans un ovale. En fait, les pièces communes tiennent aux éléments d'accastillage et à la partie mécanique.
Sous le capot, on découvre ainsi la version gonflée du V-4 1.089 cm³ et ses 60 ch obtenus grâce à un taux de compression porté à 8,8, un nouveau diagramme de distribution, une admission à conduits séparés et un carburateur Weber 36 DCD 5 qui profite au couple légèrement augmenté à 8,9 mkg (+0,2), toujours à 3.500 tr/mn. La transmission est assurée par la même boîte que sur toutes les Appia, mais avec levier de vitesse au plancher et rapport final de pont plus court : 10 x 43 au lieu de 11 x 46 sur les dérivés 3e série, 11 x 45 sur la Sport Zagato. Du coup, la vitesse maximale reste scotchée à 143 km/h, alors que la Sport Zagato flirte avec les 160 km/h, le coupé Pinin Farina étant donné pour 148 km/h. Pas de quoi s'enflammer, comme dirait Antonio.

La qualité des finitions et le soin apporté aux détails justifient l'appellation "Luxe"

Je dois admettre que le package est sans doute peu excitant, mais je reste sur ma première opinion : l'auto ne manque pas de classe. Deux raisons rédhibitoires ont à mon sens freiné son succès. Son prix, tout d'abord. Astronomique : 1,8 million de lires, à comparer au 1,275 million de la berline quatre portes, 1,6 du break, 1,75 du coupé Pinin Farina et au 1,77 du cabriolet. Elle coûtait plus cher qu'une Giulietta Ti (1,52 million), bien mieux dotée en terme de performances. Si l'on ajoute à cela un positionnement plus que douteux (Lancia la présentait comme une... berline deux portes, non comme un coupé, encore moins comme un coach), vous comprendrez mieux pourquoi la production a cessé dès le mois de juillet 1961, plusieurs exemplaires étant même vendus à prix sacrifiés au ministère de l'Intérieur, afin d'écouler les stocks plus rapidement.
Avocat du diable aveuglé par l'amour démesuré que je porte aux Lancia, je ne peux m'empêcher de souligner la qualité de fabrication de cette Lusso qui mérite largement son appellation Luxe. Antonio le reconnaît bien volontiers, mais il modère mon enthousiasme en me faisant remarquer que Vignale, comme les autres carrossiers, s'est adapté aux contingences économiques, modifiant certains détails en fonction des approvisionnements. On trouve ainsi des Lusso avec répétiteurs latéraux de clignotants rectangulaires et non pas ronds, ou des pare-soleil rembourrés et non en plexiglas coloré dans la masse. Mais également équipées d'accessoires, comme

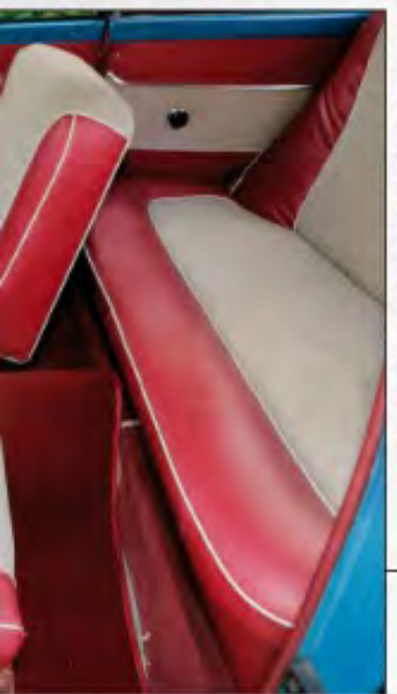
[2] La carrosserie Vignale est fondée à Turin en octobre 1946 par Alfredo Vignale, ancien tôlier-formeur chez Pinin Farina, et Angelo Balma. Après avoir habillé plusieurs centaines de Cisitalia, Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Aston Martin, Chevrolet, MG et Osca, l'entreprise réalise un grand nombre de dérivés de la Fiat 600, parmi lesquels la Rendez-vous (*Gazoline* 159). A partir de 1961, une nouvelle usine de production est installée à Grugliasco.

Antonio Baratto
et sa Lancia Appia Lusso 1960

“Un garage peuplé de Lancia”

Antonio Baratto a 66 ans et vit à Bovolenta, dans le district de Padoue. Président de l'amicale Registro Appia, il possède, outre cette Lusso 1960, une 1re série de 1954. « Mais j'ai détenu jusqu'à sept Appia ! C'était déraisonnable, parce qu'elles finissaient par ne plus rouler. Je n'en ai donc conservé que deux, ce qui m'a permis d'ouvrir mon garage à d'autres modèles, pour l'essentiel Lancia bien sûr : une Aurelia B12 1956, deux Thema SW 2.0 i.e. 16V (une 2e et une 3e série), deux Y10 4WD (l'une badgée Autobianchi, l'autre Lancia). Seule entorse à cette règle : une Fiat 500 C Topolino de 1953, dans la famille depuis plus de 50 ans. » Au quotidien, en quoi roule-t-il ? En Subaru Forester de 2002, « car son moteur quatraplat me rappelle celui des Flavia ». Argument imparable...

Les pare-soleil sont en plexiglas. C'est esthétique, mais leur efficacité est plutôt limitée.



Deux sièges séparés à l'avant, une banquette à l'arrière, la Lusso revendique quatre places. Mais les pauvres passagers AR ont bien peu d'espace pour leurs jambes.

Le pédalier n'est pas un modèle d'ergonomie, avec la palette d'accélérateur si proche du tunnel que le pied frotte sur la moquette. On devine d'ailleurs l'usure provoquée.

Malgré les apparences, la partie AR de la Lusso diffère de celle de la Convertibile. Elle en reprend la forme générale, mais la poupe est allongée de 19 cm. Ça se voit en particulier au niveau du pare-chocs qui, sur le cabriolet, tutoie le passage de roue et se trouve ici reculé.

La face AV et le capot de la Lusso et de la Convertibile sont similaires. Au niveau carrosserie, ce sont quasiment les seuls points communs entre les deux variantes.

Passeport technique Lancia Appia Lusso

MOTEUR

Type Lancia 814.00. 4 cylindres en V ouvert de 10°14', disposé longitudinalement à l'AV. Bloc en fonte, culasses en alliage léger. Vilebrequin sur deux paliers. Distribution par un arbre à cames latéral par rangée de cylindres commandé par chaîne, tiges et culbuteurs, soupapes en tête ■ **Cylindrée :** 1.089 cm³ ■ **Alésage x course :** 68 x 75 mm ■ **Rapport volumétrique :** 8,8:1 ■ **Puissance maxi :** 60 ch CUNA à 5.400 tr/mn ■ **Couple maxi :** 8,9 mkg CUNA à 3.500 tr/mn ■ **Alimentation :** un carburateur double corps Weber 36 DCD 5 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 42 Ah, bobine et distributeur (bougies Champion N5 ou Marelli CW225LV) ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur (circuit : 6 l).

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec ■ **Boîte de vitesses :** 4 rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 4,10 – 2e : 2,38 – 3e : 1,53 – 4e : 1 – MAR : 5,85 ■ **Rapport de pont :** 4,3.

STRUCTURE

Caisse monocoque autoporteuse, carrosserie en acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques réglables ■ **Freins :** à tambours (Ø 230 mm), commande hydraulique ■ **Direction :** à vis et secteur ■ **Diamètre de braquage :** 9,9 m ■ **Jantes :** en acier, 4 1/2J x 15" ■ **Pneumatiques :** 155-15 (Michelin, Pirelli Rolle ou Ceat DB ; en option Michelin X ou Pirelli Cinturato) ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,340 x 1,520 x 1,395 m ■ **Voies AV/AR :** 1,178/1,182 m ■ **Empattement :** 2,510 m ■ **Garde au sol :** 0,100 m ■ **Poids :** 965 kg à vide, 1.285 kg à pleine charge.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 142 km/h ■ **Consommation :** 8,1 l/100 km.

EXEMPLAIRES PRODUITS

Lancia Appia Lusso (1959-1962) : 477.

COTATION

Les versions hors-série sur base Appia ne sont pas chères, si l'on excepte les Sport Zagato qui dépassent désormais les 45.000 euros. Le prix de l'excellence. La Lusso ne joue pas dans cette catégorie et, même si l'on a pu voir un modèle proposé à 18.000 euros sur le site Gare d'Epoca.com, la réalité se situe bien en deçà, autour des 8.000 euros. Sa rareté (13 exemplaires recensés à travers le monde) devrait cependant lui permettre de poursuivre sa lente mais régulière ascension dans les charts. Il y a seulement dix ans, elle se négociait dans les 3.000 euros *[Source Ruoteclassiche]*.

A peine moins sage qu'une berline Appia, la Lusso joue plutôt dans la catégorie des bourgeoises, se refusant à toute ambition sportive. Ainsi, son tempérament est neutre pour peu que l'on adopte une conduite à la fois coulée et mesurée. Par contre, si on essaye de la brutaliser, elle rechigne...

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le V-4 Lancia prend un minimum de place. Du coup, le radiateur est très reculé et, devant lui, on remarque un grand vide !

Le tableau de bord accueille les trois mêmes cadrans que la Convertibile, mais dans un ovale plus évasé vers le haut et vers le bas, et en intégrant un voyant à la partie basse.

Le cabriolet n'en avait pas, la Lusso si. Une boîte à gants qui ferme à clé, ce n'est pourtant pas du... luxe.

Les vitres AR de custode s'entrouvrent.

Le volume du coffre profite des 19 cm supplémentaires, mais il est toujours en partie mangé par le réservoir d'essence et la roue de secours.

C'est également par la malle qu'on accède à la batterie.

ceux qu'arbore par cet exemplaire : antibrouillards, pot d'échappement Abarth à deux sorties, feu de recul sous le pare-chocs ou autoradio. « Il y avait des appuis-tête, mais je les ai enlevés parce qu'ils nuisaient à la visibilité, et la poignée de maintien pour le passager AV a dû être fixée par le premier propriétaire, Vignale n'en montant qu'à l'AR. » Ils s'ajoutent aux chromes et accastillage plus ou moins discrets, l'élément le plus ostentatoire étant la baguette peinte qui coiffe les ailerons AR.

A mesure que je passe en revue les particularités de la Lusso, je saisis mieux pourquoi les carrossiers indépendants ont eu autant de mal à survivre. Si l'on compare la malle AR à celle de la Convertibile, on a l'impression qu'elle est identique. Raté : si l'embouti recevant la roue de secours à la verticale se situe bien à gauche, le plancher surélevé stoppe à son aplomb, non au niveau des retours d'ailes, ceux-ci étant, par ailleurs, débarrassés de leurs espaces de rangement, bien pratiques dans le cabriolet. Une fois à bord, les différences sont encore plus criantes, la planche et le tableau de bord ont été totalement repensés, y compris dans la disposition des commandes. De quoi y perdre son latin. Il y a heureusement pas mal de points communs avec la Convertibile : les sièges moelleux au maintien latéral inexistant (les dossiers basculent pour livrer accès à une vraie banquette réservée à des culs-de-jatte), le levier de vitesse planté sur le plancher et gainé de cuir, le volant deux branches avec demi-cerclo-avertisseur, le rétroviseur jour-nuit en haut de la baie de pare-brise, le pédalier si proche du tunnel central que mon 41 frotte contre la moquette lorsque j'appuie sur l'accélérateur, flirtant avec la pédale de freins, la position de conduite légèrement désaxée... Les pare-soleil en plastique teinté font un peu plus exotiques, tout comme l'implantation du pavillon qui tutoierait presque ma calvitie, ou l'épaisse portière que je frôle du coude gauche. Siège reculé au maximum, impossible de conduire jambes et bras tendus. Je suis bon pour adopter le style "coude à la portière", et c'est finalement ainsi que je me sens le plus à l'aise.

A l'exception de la Sport Zagato, les dérivés Appia ne sont pas des foudres de guerre

Côté ambiance sonore, le V-4 est bien plus discret que sur la Sport Zagato, l'insonorisation étant plus soignée. Pour le reste, il présente les mêmes caractéristiques. Onctueux, délivrant une puissance qui limite ses ambitions malgré une plage d'utilisation assez large, il est plus volontaire que méchant. J'ai pu le constater sur toutes les Appia que j'ai eues entre les mains, à l'exception de la Zagato dont le poids plume (135 kg de moins) et les suspensions durcies transfigurent le comportement. Le pont court de ce châssis renforcé apporte cependant un supplément d'âme, tout en imposant de plus fréquents changements de rapports. Ce qu'on ne se prive pas de faire, le levier se manœuvrant avec précision et rapidité.

Comme sur les autres versions dérivées de la berline Appia, le freinage, assuré par quatre tambours, manque d'endurance. C'est à peu près le seul défaut qu'on puisse trouver si l'on maintient le rythme de croisière pépère qu'Antonio m'engage à adopter, sans me poser plus de questions. « Si l'Appia a pu briller un peu en compétition, c'est surtout parce que la fédération italienne lui a créé une catégorie taillée sur mesure (moins de 1.150 cm^3). Et parce que quelques préparateurs ont réussi des miracles avec un V-4 qui supportait pourtant assez mal d'être gonflé, à moins de revoir entièrement les culasses, ce que faisait très bien Angelo Dagrada. Lorsque tu es au volant d'une Appia "civile", a fortiori un modèle aussi rare que la Lusso, c'est la facette bourgeoise qui prédomine. A l'époque, c'est ce qui m'avait déçu. Je ne voyais pas l'intérêt d'avoir une auto qui semblait t'en promettre beaucoup (son côté Flaminia, tu vois) et qui, au final, t'en donnait aussi peu. Aujourd'hui, j'ai effectivement revu ce jugement un peu trop radical. La preuve, de toutes les Appia qui ont peuplé mon garage, je n'en ai gardé que deux : une berline et cet unique dérivé. Pour tout te dire, même si je continue à penser que sa ligne manque de caractère, j'apprécie sa qualité de fabrication et son côté lymphatique. Elle me va bien désormais. Tu crois que ça tient à l'âge ? » ■

REDECOUVERTE

PEUGEOT 203 LUXE 1949

LA PREMIÈRE DE LA LI

Ce faciès identifie clairement un tout premier millésime. Trois détails ne trompent pas : le pare-chocs peint et décoré d'une large barrette en inox, les crosses au droit des phares et les cimiers d'ailes. Les clignotants sont, eux, postérieurs à la sortie du véhicule et leur teinte orange rappelle que l'auto a franchi la frontière belge. Ce qui explique, par ailleurs, son immatriculation.

GNÉE

Nos pères avaient une patience d'ange ! Deux ou trois ans d'attente, ce n'était pourtant rien au regard du cadeau somptueux qu'ils s'offraient : une voiture neuve et surtout nouvelle. Il faut dire qu'ils sortaient de six années de privations marquées du sceau de l'Occupation. Ce délai paraissait presque normal, surtout s'il s'agissait d'acquérir la plus désirable des berlines, la surprise de cet après-guerre : la 203. La seule auto de moyenne gamme, résolument bourgeoise, fiable dès son lancement et dont la ligne évoquait le grand frère américain. C'est une de ces premières voitures, la 6.712e caisse N3, que nous vous proposons d'essayer avec nous. Embarquez, vous allez adorer le voyage.

Texte **Peter Fuchs** et **Hugues Chaussin** - Photos **Hugues Chaussin**

REDECOUVERTE

PEUGEOT 203 LUXE 1949

En débarquant en Normandie, les Alliés ne boutent pas seulement l'occupant hors de nos frontières, ils amènent avec eux six années d'un progrès considérable, accéléré par la guerre, et de nouvelles habitudes de consommation. Leurs autos sont à l'image de ce bouleversement, rendant pataudes toutes les réalisations d'avant-guerre qui, péniblement, reprennent place sur les chaînes de production renaissantes. Ce n'est pourtant pas faute de s'être préparé à ce jour tant espéré d'une libération. Chez Peugeot comme ailleurs. Peut-être même plus qu'ailleurs, l'éloignement de la capitale et la pression exercée par Volkswagen s'étant fait sentir avec plus de mordant. La famille Peugeot demande ainsi aux Alliés de bombarder ses usines de Sochaux en juillet 1943. Une tragédie, les bombes tombant sans discrimination, atteignant les habitations. 120 morts et 250 blessés.

Ce n'est qu'après-guerre que les équipes de Louis Dufresne peuvent vraiment s'attaquer à la 203

Intolérable pour Jean-Pierre Peugeot qui préférera faire saboter ses machines par la Résistance, fournissant renseignements techniques et logistiques. Un cas unique.
Parallèlement, au quai de Passy et dans les bureaux du Centre technique d'études de recherches et d'essais de La Garenne, Louis Dufresne et ses équipes travaillent dans la plus grande discrétion à définir les voitures de demain. C'est d'abord la 202 qui retient leur attention. On pense alors que le conflit ne durera pas. On la fait donc évoluer, mettant au point une commande hydraulique pour le freinage. Ce sera la 202 BH d'après-guerre. Les mois passant, il devient de plus en plus évident que l'Occupation va s'éterniser. On envisage alors un terme plus lointain. Les études alternent entre une limousine à moteur V-8 qui aurait pu faire de l'ombre à la Traction 15/Six (une 802 à la ligne évoquant la Lincoln Zephyr), une 10 CV avec capot crocodile et phares encastrés assez proche d'une Plymouth et une amélioration a minima de la 202 qui aurait pu intégrer le segment des 6 CV. D'autres projets sont également menés autour d'un véhicule 7 CV qui reprendrait les grands fondamentaux de Sochaux, tout en poussant à l'extrême la notion de fiabilité, jusqu'à accepter l'idée de revenir à des solutions aussi rétrogrades que la direction à vis ou le pont De Dion.
Mais rien ne peut véritablement avancer dans un contexte aussi difficile, la clandestinité ne favorisant pas les échanges. Il y a certes un croquis réalisé par Louis Dufresne lui-même en janvier 1944, mais ce n'est que début 1945, lorsque seront dévoilées les modalités du plan quinquennal Pons, que la 203 va enfin prendre son envol. Ce plan, si décrié par beaucoup de constructeurs contraints de se regrouper, est du pain béni pour Renault qui se voit attribuer le segment des moins de 6 CV (avec Panhard et Simca, mais en excluant Citroën) et pour Peugeot qui, à sa demande, hérite des 6 à 8 CV. Ce choix est la conséquence de deux éléments qui se répondent : les capacités industrielles de Sochaux sont quasi nulles (aux bombardements et sabotages a succédé un pillage d'environ 90 % des machines-outils parties en Allemagne chez Daimler et Volkswagen), limitant les ambitions de rendement, ce qui interdit toute production de masse (il reste à peine 4.500 ouvriers en 1944, contre 15.500 en 1938) ; et Peugeot est le seul de tous les grands constructeurs à ne pas disposer d'une de ces études de marché qui ont mis en évidence la nécessité de créer un nouveau segment, celui des voitures de 4 CV et moins [1]. Il se fie à son instinct. Cette stratégie va s'avérer payante.
Or, si Peugeot n'a pas réellement le choix, les circonstances lui donnent des coups de pouce. Le pillage a même deux conséquences bénéfiques : il oblige le constructeur à acquérir des machines-outils aux Etats-Unis, modernisant par là même son équipement, et c'est en Allemagne, alors qu'il tente de récupérer une partie de ce qu'on lui a pris chez Daimler, qu'il tombe sur les plans d'une boîte de vitesses qui va servir de base à celle qui sera montée sur la 203. En décembre 1945, les premiers croquis, griffés cette fois Bonal, lorgnent du côté de la Volkswagen, jusque dans la lunette AR en deux parties. Henri Thomas, le père de la ligne fuseau, va très rapidement y remédier, imaginant cette silhouette d'inspiration américaine, tout en retrouvant certaines des idées qui datent des études maison menées sous l'Occupation. Avec sa structure monocoque, sa ligne fastback et

Qui a dit qu'on ne pouvait pas "attaquer" avec une 203 ? Elle a même réussi à se dévergonder dans des finitions dopées, comme en témoignent les Darl'mat et autres Constantin, Dubreuil, Calès ou Barbier.

La lionne des débuts est coulée en alu et non pas chromée.

[1] On notera avec ironie que Georges Toublan est, avec Jacques Duclos, l'initiateur de l'étude de marché organisée par Citroën en 1935. Or, Toublan, entré en 1945 chez Renault à qui il a apporté son expertise, a passé trois ans, entre 1942 et 1945, chez... Peugeot. Sans parvenir à faire valoir le principe de l'étude de marché.

Les premières 203 se distinguent à de menus détails, comme leur baguette supérieure de calandre en alliage chromé. Les autres étant en inox.

Ce splendide monogramme sera simplifié en août 1951.

Peu efficaces, mais ô combien charmantes, les flèches de direction provoquent aujourd'hui l'émerveillement des passants.

Cette 203 est sortie d'usine le 24 juin 1949. C'est la 6.712e caisse "N3" fabriquée. Elle a été exportée en Belgique en juillet 1949.

Les jantes sont peintes couleur grenat uniquement pour les millésimes 1949 et 1950.

REDECOUVERTE

PEUGEOT 203 LUXE 1949

La planche de bord, recouverte de la teinte marron des débuts, avec le volant à la jante diaphane. Derrière, le petit linguet actionne les flèches de direction.

Le principe retenu est simple : l'auto devra être fiable et économique à produire et à entretenir

sa faible hauteur de caisse, la 203 évoque irrésistiblement la Lincoln Zephyr 38/39. Le design de la calandre et des portes AR emprunte clairement à la Chrysler 41... Il n'y a pas de mal à recycler habilement ce que les autres ont fait de mieux. L'idée maîtresse qui prévaut autour de cette 203, c'est la nécessité de concevoir une voiture adaptée à une économie de pénurie. Tout est compliqué. Les outillages de la coque, c'est à Bologne, auprès de la Sabiem, qu'ils sont fabriqués après les refus de Chausson, Fiat, Alfa Romeo, Schuler ou Allgaier. Avec des contraintes qui imposeront le fameux cimier d'aile de cette toute première mouture, destiné à cacher une soudure peu esthétique (elle disparaîtra en mai 1950). Les nouvelles machines américaines

Commandes d'avance manuelle, de starter et de démarrage.

Les berlines Luxe profitent d'un toit ouvrant. Du bonheur...

Ce magnifique combiné prend place au milieu de la planche de bord. Elégant, mais peu pratique. Remarquez le kilométrage, rigoureusement d'origine.

Sous le volant se trouve encore le plombage du service des douanes, car cette voiture, produite en France, a été livrée neuve en Belgique.

Si les prototypes et les tous premiers exemplaires de fin 1948 possédaient une banquette AV, ceux de 1949 ont eu droit à ces fauteuils séparés surmontés d'un tube "casse-dents". Aïe !

permettent cependant de réaliser de grandes premières en France, comme la découpe des garnitures à la presse ou l'utilisation de colles au pistolet, diminuant de manière importante les temps nécessaires à la fabrication.
Mécaniquement, la nouvelle 7 CV possède les performances de la plus puissante des Peugeot d'avant-guerre. Son freinage, hydraulique, s'annonce d'un bon niveau (c'était le point noir de la 402), alors que la boîte de vitesses a fait l'objet d'une étude approfondie. Initialement, les plans imaginaient une boîte trois pourvue d'un réducteur, lequel autorisait une gamme courte et une longue. Idée abandonnée au profit d'une boîte à quatre rapports inspirée par les ébauches Daimler. Deux modèles sont mis en balance, l'un à 4e en prise directe, l'autre à 4e surmultipliée. Un autre projet tente, sans succès, d'adapter la boîte électromagnétique Cotal qui, dans les années 30, équipait quelques véhicules de la marque. C'est finalement la surmultipliée qui l'emporte, après une longue et délicate mise au point.
A cette transmission moderne, la 203 ajoute une intéressante mécanique avec culasse dotée de chambres de combustion hémisphériques. Tout y est surdimensionné. D'aucuns parleraient de moteur agricole. Sans doute en hommage à sa robustesse et à des choix qui participeront à sa longévité, à commencer par la filtration d'huile externe. Pour les autres éléments, on est resté conventionnel chez Peugeot, histoire de rassurer une clientèle peu encline à la fantaisie. Pas question d'opter pour des roues AV motrices, et le train AR est toujours d'un classicisme absolu : un essieu rigide avec un pont à vis et couronne en bronze relié à un bon vieux tube de poussée ayant la charge de transmettre la puissance aux roues postérieures. Une paire de tirants obliques et une barre transversale dite "Panhard" limitent toutefois les mouvements indésirables de l'ensemble. Inutile de se perdre en fantaisies, le but est clairement de faire solide et économique à l'entretien.

Ce premier millésime comporte des particularités qui disparaîtront très vite

Tout en courbes et en rondeurs, le style sensuel de la 203 séduit autant qu'il rassure les visiteurs du Salon de l'automobile d'octobre 1948, où elle fait officiellement ses débuts sous sa première apparence : une berline Luxe à toit ouvrant, la seule disponible... au printemps suivant. Extérieurement, elle se reconnaît à ses cimiers d'ailes, aux crosses de pare-chocs à la verticale à l'aplomb des phares, à ses pare-chocs peints munis d'une large baguette en inox, à l'absence de déflecteurs aux vitres AV (exit également ceux que l'on avait prévu pour les vitres AR), à l'ouverture de la malle AR par deux poignées (une seule à partir d'août 1951), à la trappe d'auvent, au feu AR central de forme oblongue emprunté à la 402 B, au monogramme "203 Peugeot" sur le capot AR et, bien sûr, à sa petite lunette AR. Sur notre berline, la 6.712e caisse produite, s'y ajoutent des feux rouges à l'AR et des clignotants orange à l'AV qui suppléent l'efficacité toute relative des flèches dans les montants de custode. Une modification souhaitée à l'époque par le client belge ayant acquis l'auto et restée en l'état depuis.
A l'intérieur, on a manifestement cherché à soigner la finition, mais en faisant simple. La planche de

Henri Anicet et sa Peugeot 203 Luxe 1949

"Compulsif, voire jouissif !"

Disons-le tout net. Henri Anicet est l'un des collectionneurs de 203 les plus connus au monde. S'il ne possède plus aujourd'hui un exemplaire de chaque modèle, presque toutes les versions et leurs dérivés les plus exclusifs sont passés entre ses mains. Henri relie cette passion hors du commun à deux souvenirs précis de son enfance : « J'avais quatre ans. Je revois mon grand-père en train de reconstituer le bas de caisse de sa 403 avec des boîtes de conserve et quelques rivets. Pour l'enfant que j'étais, il avait refait toute la carrosserie. Ce premier acte est purement inconscient. Le deuxième flashback est plus récent. J'avais 16 ans et je faisais du kart entre les rangs de vignes, près de Bordeaux, avec des plates-formes de 4 CV modifiées. Un copain avait restauré une base de Floride, mais avec une carte grise de Caravelle. A mon tour, je voulais me lancer dans la mécanique ! La 203 me plaisait. Un monsieur en vendait deux, une berline à 200 F et un cabriolet à 1000 F. J'ai choisi la berline, que j'ai commencé à remettre en état à même la rue. Quand je m'en suis séparé, elle fonctionnait... A partir de là, j'ai acheté tout ce qui était en rapport avec la 203. Je n'ai eu de cesse de retrouver un cabriolet, forcément ! Vous vous en doutez, je l'ai payé un peu plus de 1000 F ! Je ne m'en cache pas, c'est compulsif, voire même jouissif. Il me fallait tout. J'ai rêvé des années devant la collection de Michel Romeyer. Un jour, je me la suis offerte. »

Le profil atypique de la 203, une américaine en réduction. Notez l'absence de déflecteurs aux vitres AV.

REDECOUVERTE

PEUGEOT 203 LUXE 1949

Deux poignées pour ouvrir la malle, un éclaireur de plaque de 402 B, un monogramme spécifique, un pare-chocs peint couleur caisse avec enjoliveur inox, une petite lunette AR : pas de doute, c'est une 1949 !

En 1949, la 203 n'avait pas encore droit à l'accoudoir central. En revanche, elle offrait à ses passagers ces délicieux modèles latéraux dont la taille sera rapidement diminuée.

Les 203 de 1949 disposent de cette cloche de filtre à huile bombée.

La roue de secours se situe sous un faux-plancher en bois, à l'intérieur du coffre à bagages.

Autre particularité des 203 de 1949 : le bocal de liquide de freins en métal.

Passeport technique Peugeot 203 1949

MOTEUR

4 cylindres en ligne type TM, implanté longitudinalement, au-dessus de l'essieu AV. Bloc en fonte avec chemises humides amovibles, culasse en Alpax. Vilebrequin en fonte reposant sur trois paliers, coussinets minces. Bielles régulées. Soupapes en tête disposées en V, commandées par un arbre à cames latéral entraîné par chaîne via poussoirs, tiges et culbuteurs. Rappel des soupapes par ressorts hélicoïdaux. Graissage sous pression, filtre à huile externe ■ **Cylindrée :** 1.290 cm³ ■ **Alésage x course :** 75 x 73 mm ■ **Puissance maxi :** 42 ch SAE à 4.500 tr/mn (pistons cylindriques sur cette première mouture ; avec les pistons elliptiques qui apparaissent à partir du n° de série 1.261.008 en 1952, la puissance grimpe à 45 ch) ■ **Couple maxi :** 8,8 mkg SAE à 2.500 tr/mn ■ **Rapport volumétrique :** 6,9:1 (7:1 à partir du n° de série 1.147.607) ■ **Alimentation :** 1 carburateur simple corps inversé Solex 32 PBIC ■ **Allumage :** par deux batteries de 6 V en série (58 Ah), bobine et distributeur, bougies ACF10 ou Marchal 35 à joint serti ■ **Refroidissement :** liquide avec pompe, radiateur, ventilateur trois pales et calorstat.

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec, butée graphitée ■ **Boîte de vitesses :** Type C1, 4 rapports (1re non synchronisée) + MAR, commande au volant ■ **Rapports de boîte :** 1re : 0,290 – 2e : 0,647 – 3e : 1 – 4e : 1,310 – MAR : 0,275 ■ **Rapport de pont :** 0,173 (couple vis et roue 4 x 23).

STRUCTURE

Caisse autoportante en acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes, ressort à huit lames transversal (sept jusqu'en novembre 1948), amortisseurs hydrauliques à bras Peugeot ■ **Suspension AR :** essieu rigide guidé par barre "Panhard", ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques à bras Peugeot ■ **Freins :** tambours AV et AR (Ø 255 mm), commande hydraulique ■ **Frein à main :** à commande mécanique agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à crémaillère ■ **Rayon de braquage :** 4,52 m ■ **Jantes :** en tôle d'acier à voile plein, en 400 et à trois tocs ■ **Pneumatiques :** 155 x 400 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 4,350 x 1,620 x 1,500 m ■ **Empattement :** 2,580 m ■ **Garde au sol :** 0,180 m ■ **Voies AV/AR :** 1,320/1,320 m ■ **Poids :** 945 kg à vide, 1.300 kg en poids total roulant.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 115 km/h ■ **Consommation :** 9,5 l/100 km.

PRODUCTION

Type Mines : N3 ■ **Nombre d'exemplaires :** 13.325 pour le millésime 1949 (13.323 selon d'autres sources) ■ **Teintes de carrosserie :** gris acier et grenat 450.

COTATION

Les 203 "petite lunette" sont les berlines les plus recherchées. Le premier millésime l'est davantage encore. Sauf coup de chance phénoménal, difficile de tomber sur la perle rare à un tarif avantageux. 10.000 euros pour une auto en bel état semble être un prix d'achat tout à fait conforme au marché actuel des 203. Si vous trouvez moins cher, foncez, c'est une valeur sûre !

Cet embouti de tôle au milieu du cache-culbuteurs est propre à ce début de production.

Le 4 cylindres 1.290 cm³ à culasse en alliage. Constatez la plaque obstruant l'accès à la chambre d'admission. Il est possible de l'enlever et d'adapter une tubulure performante style Nardi.

bord est en tôle peinte avec, au centre, comme cela se faisait souvent, un tachymètre entouré par la jauge à essence et l'ampèremètre, un emplacement étant réservé à la température d'eau à venir, un autre au voyant de pression d'huile. C'est chic, à défaut d'être pratique. Le volant à très fine jante et quatre branches souples est spécifique à ces premières versions, avec sa couleur crème et sa commande des "flèches" par linguet juste derrière. Cela fait drôle de tenir entre ses mains un cerceau aussi chétif ! Mais on s'y accommode vite... Tout comme on s'habitue au commutateur rotatif de phares qui évoque furieusement celui de la 4 CV, à la commande de démarrage par tirette après mise sous tension, à celle de l'avance ou à celle des essuie-glaces, sous la planche, voisinant avec celle du chauffage. Car oui, et c'est un vrai luxe, la 203 est la première berline grand public française à se doter d'un climatiseur de série.

Cette mouture adopte des sièges AV séparés avec une barre supérieure chromée sur laquelle bon nombre de bambins ont dû s'exploser le râtelier. Elle disparaîtra dès le mois d'octobre 1949. Trop dangereuse, même si on pouvait lui trouver un côté pratique pour s'y tenir tout en menant une conversation animée, penché vers le conducteur. Autres particularités, les larges accoudoirs AR, les poignées et manivelles en laiton ou le levier de vitesse marron. Il dirige une boîte qui est un régal de délicatesse. Il faut dire que la voiture que nous vous présentons est dans un état remarquable. Elle totalise 45.000 km, certifiés, et n'a jamais été restaurée. Elle a juste reçu, dans le courant des années 70, un voile de peinture grenat 450. Même si les organes de sécurité et les éléments d'usure ont été révisés ou remplacés pour pouvoir envisager sereinement tous types de déplacements, cette antique 203 est un bel exemple de conservation. Un "Graal" qui fait le bonheur d'Henri, fin connaisseur du modèle.

La conduite d'une 203 est d'une remarquable tranquillité. Elle est taillée pour avaler les bornes

L'impression première qui émane de sa conduite, c'est sa douceur. A l'image des formes de sa carrosserie, elle procure à son conducteur et à ses occupants une sensation générale d'aisance et de confort. La sellerie, à l'assise encore efficace malgré les années, assure une position qui invite à rouler loin, tranquillement, le coude à la portière. Avec cette auto, chaque prétexte doit être bon pour improviser une promenade. Henri confirme aussitôt : « Je roule régulièrement avec mes 203. Pour aller travailler, pour me balader en famille, pour voyager à l'étranger... Elles offrent toutes ce plaisir simple, mais intense, de la conduite d'une voiture populaire. » Sa fiabilité permettant d'envisager, sans retenue, de longs déplacements, ça ne peut qu'augmenter l'envie.

Robuste, le 4 cylindres de 1.290 cm³ à culasse en Alpax, un alliage léger, n'est pas sophistiqué. Il délivre une quarantaine de chevaux et fait état d'une souplesse tout à fait étonnante. Malgré les 910 kg qu'il doit supporter, ce vaillant petit moteur se montre plus performant que ce que les chiffres laissent supposer. Une fois en quatrième, vous êtes le plus heureux des hommes sur le tapis noir d'une belle départementale. Les courbes sont avalées sans faiblir alors que les côtes vous rappellent logiquement qu'il ne s'agit pas d'un V-8 et qu'il a du poids à bouger. Après un moment d'utilisation, on se surprend à engager les rapports du bout des doigts, tout en caressant l'antique jante du délicieux volant. Vous voyez, on s'y est habitué !

Il fait beau et chaud (vous la connaissiez sans doute, celle-là. C'est LA contrepèterie belge). Devant nous, une tête de lionne (en alu sur les modèles 1949) fend la bise sur la pointe du capot crocodile. Ouvrons en grand le toit métallique qui s'escamote dans l'épaisseur du pavillon. Vitres baissées, le vent s'engouffre dans l'habitacle pétri de ces senteurs dont les amoureux de vieilles voitures raffolent. Ça fleure bon la 203, mais aussi les vergers de pommiers que nous traversons sur cette route du Lot-et-Garonne. Le bonheur est sans doute dans le Gers tout proche, mais je vous promets qu'on n'est pas mal loti au volant de cette merveille d'automobile, arpentant ces belles routes tracées au milieu d'une des campagnes les plus sucrées de France. Après lui avoir gentiment secoué les pruneaux, après lui avoir pressuré le kiwi jusqu'à la pulpe, la lionne n'est toujours pas du genre à nous casser les noisettes. Prompte à rendre le service qu'on lui demande avec docilité et bonne humeur, cette 203 originelle ne laisse que d'impérissables souvenirs. Vous voulez une confidence ? Votre serviteur a même sérieusement envisagé de s'offrir une version contemporaine à celle-ci. Mais il faut bien se rendre à l'évidence : on ne peut pas tout avoir, sauf en rêve. Vous aussi, vous vous êtes fait la réflexion ? ■

Nous remercions chaleureusement Henri Anicet, qui nous a reçus avec la plus grande simplicité dans son refuge "magique", l'endroit de rêve de tout passionné de 203, et nous a confié ce modèle 1949 dans un état de conservation époustouflant. Merci également à l'ami "Zoot" Dimov pour son œil de spécialiste...

REDECOUVERTE

MASERATI QUATTROPORTE

LA DÉRAISON SINON

Lorsqu'elle apparaît en novembre 1963, la Maserati Quattroporte est la berline la plus rapide d'Europe. Ses performances sont même au niveau de celles de coupés sportifs, grâce aux 260 ch de son V-8.

RIEN

Pour une fois, soyons déraisonnables. Je vous emmène à bord d'une Maserati. Pas n'importe laquelle. La plus puissante des berlines des années 60. 260 bourrins sous le capot, des accélérations à faire pâlir de jalousie une Ferrari, une souplesse à rendre envieux un tracteur Lamborghini, une ligne à époustoufler une Jaguar, un appétit à étouffer un boulimique. Une Maserati quatre portes, LA Quattroporte. La première, celle qui a créé la légende, pas celle qui, aujourd'hui, roule avec dans ses entrailles un V-6 ou un V-8 Ferrari, quand elle ne se dote pas d'un iconoclaste Diesel. Gaz !

Texte **Marco Visani** - Photos **IsolaPress**

REDECOUVERTE

MASERATI QUATTROPORTE

L'axe Milan-Naples, c'est un peu notre autoroute du Soleil à nous autres Italiens. 755 km achevés le 4 octobre 1964, huit ans après le premier coup de pioche. Un trait d'union entre le nord et le sud qui passe par Bologne, Florence et Rome. Un ruban avalé alors par nos voitures de sport à la vitesse supersonique des 6 cylindres, V-6, V-8 ou V-12 qui naissaient dans un minuscule triangle et se préoccupaient peu de limitations encore inexistantes. On y croisait les Lamborghini fabriquées à Bologne, les Ferrari assemblées à Maranello et les Maserati produites à Modène. Le fleuron du sport italien associé au luxe. Comme dans le reste de l'Europe, la croissance emportait tout sur son passage, les lendemains s'annonçaient chantants et les capitaines d'industrie paradaient au volant de voitures ostentatoires. Rapides et bourgeoises. Le 6 cylindres régnait en maître, Fiat proposant sa vieillissante 2300 au charme suranné, Lancia sa Flaminia et Alfa Romeo sa 2600, simple restylage de sa 2000 (voir *Gazoline* 184). Si l'on souhaitait un engin plus glamour, il fallait aller chercher du côté des coupés réalisés par les grands couturiers du moment. Et pour allier sport et berline, on devait faire son marché à l'extérieur de nos frontières.

C'est dans ce contexte que Maserati fait preuve d'une rare insolence en imaginant une quatre portes aussi rapide que luxueuse, une bombe que même Ferrari s'est refusé à créer, malgré la demande. Si l'on en croit la légende, c'est un journaliste, Gino Rancati, qui en aurait soufflé mot à la famille Orsi, propriétaire de la marque depuis 1937. Adolfo Orsi aurait même déclaré, lors de la présentation de l'auto : « Si c'est un échec, ce sera la faute de cet homme-là ! » Avec un petit sourire en coin qui en disait cependant long sur l'espoir qu'il plaçait dans cet objet rageur, exclusif, aussi beau que performant.

Vouloir créer la berline la plus rapide d'Europe, c'est gonflé. Même pour Maserati

L'idée est née en 1961 autour d'un concept simple, mené de main de maître par l'ingénieur maison, Giulio Alfieri : fabriquer la berline la plus puissante du moment. Le projet Tipo 107 fait ainsi appel à une coque autoporteuse, une grande première à Modène, associée à un châssis auxiliaire AV, des suspensions à trapèze à l'avant (des Alford & Adler d'origine Jaguar), un pont De Dion à l'arrière avec freins à disques Girling *inboard* en sortie de différentiel, et un V-8 emprunté à la 5000 GT de 1959 mais dont la cylindrée a été réduite à 4.136 cm^3 au lieu de 4.950 cm^3, son alimentation abandonnant l'injection pour de plus classiques carburateurs Weber. La boîte est une ZF à cinq rapports (une transmission automatique Borg Warner figure dans les options) et l'on annonce une vitesse de pointe de 230 km/h. Le grand frisson est à portée de volant. Il est d'autant plus présent que la ligne, signée Pietro Frua, est éblouissante. Elle est inspirée par le coupé 5000 GT qu'il a réalisé pour l'Aga Khan, étirée sur 5 m de long et 1,70 m de large, affalant son capot plongeant sur une calandre de laquelle émerge le trident.

La Quattroporte se veut déraisonnable, et elle peut se doter d'un V-8 de 290 ch

L'équipement est à la hauteur de l'événement : cuir Connolly pour les sièges, lève-vitres électriques, autoradio Becker, volant réglable... Emboutie et pré-assemblée par Maggiora à Turin, la coque est terminée chez Vignale avant d'arriver à Modène pour y recevoir les trains roulants et la mécanique. Le prix s'en ressent. Facturée à 5,8 millions de lires, ce n'est pourtant pas la Maserati la plus chère du moment, la 5000 GT étant affichée à 7,5 ! Mais elle ne s'adresse pas moins à une élite, comme en témoignent les acheteurs qui se précipitent, parmi lesquels Marcello Mastroianni, Peter Ustinov, Virna Lisi, le prince Rainier de Monaco, Léonid Brejnev (!), Silvio Berlusconi ou... l'Aga Khan qui, décidément, aimait bien Maserati.

Des acquéreurs patients, car seuls deux exemplaires sont construits en 1963. Il en sort à peine une douzaine par mois jusqu'en novembre 1965 et une première volée d'améliorations qui lui valent le nom de deuxième série ainsi que la dénomination Quattroporte, l'auto étant jusque-là simplement badgée Maserati 4000. La plus importante modification porte sur la suspension AR qui délaisse son essieu De Dion, réputé bruyant, pour un pont Salisbury avec ressorts à lames longitudinaux, les freins migrant dans les roues.

Visuellement, elle se reconnaît aux quatre phares ronds, réservés jusque-là au seul continent américain, et au bois qui orne désormais le tableau de bord et le sommet des contre-portes. Parallèlement, elle adopte l'air conditionné, une grande première dans la production européenne et, en option, les plus exigeants peuvent faire glisser sous le capot le 4,7 de la Ghibli et ses 290 ch de feu. Déraisonnable ? Et comment ! Il amène la Quattroporte au niveau des Aston Martin DB5, AC Cobra, Iso Rivolta ou Ferrari 330 GT. Des deux places résolument typées sport. Pas étonnant qu'elle ait attiré dans ses filets la fine fleur de l'industrie transalpine,

Avec ses 5 m de long, la Quattroporte est plus proche de la limousine que de la berline classique. En témoigne également son empattement de 2,750 m.

Les doubles optiques ont été imposées sur le continent américain. La deuxième série les reprend, leur élégance s'accordant mieux à la ligne de la Quattroporte que les phares rectangulaires de la première série.

A l'origine, ce modèle est baptisé "Maserati 4000". Son nom de "Quattroporte" n'apparaît qu'avec la deuxième série.

La monte pneumatique est inusitée sur une berline : du 215 en 70 x 15.

La calandre finit en pointe un peu en avant du pare-chocs, exposant le trident, symbole de la marque (il reprend celui de Neptune dont la statue trône à Bologne).

Original dégivrage de lunette AR, avec ses fils à la verticale. Il n'était en effet pas possible de les positionner à l'horizontale, les résistances chauffantes étant alors trop longues pour garantir à la fois leur efficacité et la rapidité de l'opération. Admirez, au passage, la courbe du vitrage qui dessine une superbe custode.

REDECOUVERTE MASERATI QUATTROPORTE

Le pare-brise légèrement panoramique et la nécessité de disposer de larges ouvrants ont conduit au dessin si particulier des portières. Celles-ci reçoivent un panneau mêlant cuir et aluminium, surmonté d'une protection en ronce de noyer.

Pas de doute possible : le pédalier est pensé pour le talon-pointe.

Le mariage du cuir et de la ronce de noyer, dans la plus pure tradition du luxe à l'anglaise. Sous cet angle, on voit bien la courbe si singulière du pare-brise dont les montants sont les plus reculés possible.

Sept cadrans pour surveiller huile, liquide de refroidissement, carburant, régime moteur, charge et bien sûr la vitesse. Tous d'origine anglaise.

La taille des pare-soleil est exagérée, limitant sérieusement la visibilité lorsqu'ils sont déployés.

Au centre de la planche de bord, sous les bouches d'aération et la montre, toutes les commandes à bouton basculant sont intelligemment regroupées. Y compris celles qui actionnent les lève-vitres électriques AV.

fière de pouvoir circuler à bord de la berline la plus rapide d'Europe. Mais cette excellence est franchement à la marge du marché, et lorsque Citroën débarque dans le capital de Maserati, la Quattroporte est sacrifiée, disparaissant du catalogue en décembre 1969. Elle revient étrangement en 1976, redessinée par Bertone et reprenant les soubassements, l'hydraulique et la mécanique de la SM, alors même que Citroën se sépare de Maserati. Six véhicules d'avant-série sont assemblés, sept autres le seront à partir de pièces en stock, cinq subsistent toujours aujourd'hui. Trois ans plus tard, alors que De Tomaso a repris les rênes, la Quattroporte III renoue avec ce qui a fait son succès : une ligne signée Giugiaro et un V-8 de 4,2 l, puis de 4,9 l pour un poids supérieur à deux tonnes qui, pourtant, autorise des performances de 230 km/h dans sa version la plus pêchue. 2.155 unités plus tard, celle qui est devenue la voiture de fonction du président de la République Sandro Pertini ou le véhicule du roi du Maroc traverse

La Quattroporte va vite, très vite, bien aidée par un châssis dynamique, parfaitement équilibré, des suspensions peut-être un peu molles devant et un peu dures derrière mais finalement très efficaces, une direction précise et un freinage ultraperformant.

à nouveau le désert, au moment où le constructeur peine à sortir de l'ornière financière.

Il faut attendre 1994 et l'arrivée de Fiat pour voir apparaître une quatrième génération, extrapolée des quatre portes Biturbo. Plus compacte, dessinée par Marcello Gandini, elle hésite entre moteurs à 6 et 8 cylindres de 2 à 3,2 l de cylindrée et se vend à 2.400 exemplaires jusqu'en 2001. Alors que Maserati est pris sous l'aile de Ferrari (oui, je sais, son histoire est mouvementée, et ce n'est pas terminé), la Quattroporte retrouve, en 2003, un peu de son lustre d'antan, utilisant à nouveau un V-8, cette fois d'origine Ferrari, confiant son dessin à Pininfarina et rencontrant un vrai triomphe avec près de 24.000 véhicules fabriqués. Aujourd'hui, la sixième génération entretient le mythe et reste le dernier vaisseau amiral *Made in Italy*.

L'exemplaire que nous vous avons trouvé appartenait à l'acteur italien Alberto Sordi

Au fil des ans, la Quattroporte a donc tout connu. L'ombre et la lumière. Symbole d'une entreprise au destin chaotique. Boudée du temps où Citroën s'y est intéressé, revenue en grâce sous l'ère De Tomaso, puis à nouveau perdue pour la Patrie lorsque Fiat y a apposé sa griffe, son mariage de raison avec Ferrari lui a permis de redorer son blason. Rien, pourtant, ne remplacera le choc qu'elle a créé en 1963, avec cette première génération pour le moins osée. C'est sûrement ce qui a séduit Alberto Sordi, notre Belmondo italien, lorsqu'en août 1967, il a signé le chèque pour acquérir celle que voyez en ce moment. Sans doute avec retenue, car l'homme est réputé radin. Pire, pingre. Il a négocié avec férocité une remise énorme pour ne pas débourser les 6.300.000 lires que valait alors la Quattroporte. Afin d'obtenir ce rabais, il s'est engagé auprès d'Omer Orsi à ce qu'elle soit utilisée dans l'un de ses prochains films. Une sorte de placement de produit, comme on dit aujourd'hui. De fait, elle apparaît dans un long métrage réalisé en 1969 par Luciano Salce au titre terriblement tarabiscoté : *Il professor dottor Guido Tersilli primario della clinica Villa Celeste convenzionata con le mutue [1]*. Une *guest star* immatriculée dans la région de Rome (Roma A96170), revendue en 1973, lorsque le choc pétrolier a fait flamber le prix du carburant. Avec ses 19 l aux 100, elle a dû donner des boutons à Sordi qui s'en est séparé pour acheter une auto plus économique. Elle débarque donc dans le département de Frosinone, changeant de plaque avant de retourner, en 1976, dans les environs de Rome, où elle revêt sa troisième identité administrative.

C'est cependant à Bastiglia (Modène), dans l'atelier Autosport spécialisé dans la rénovation d'anciennes, qu'elle atterrit en 2005 et qu'Andrea Cicognani la croise pour la

[1] A voir sur http://www.imcdb.org/movie_64846-Il-prof-Dott-Guido-Tersilli,-primario-della-clinica-Villa-Celeste-convenz.html

Andrea Cicognani
et sa Maserati Quattroporte 1967

"Une auto doit avoir une histoire"

Combien de fois ai-je entendu cette phrase ? « Pour les joints, bien évidemment, je suis allé chez Cicognani. » LA référence italienne, Andrea Cicognani, 58 ans, fondateur de la Cicognani Gomma (www.cicognaniguarnizioni.it), entreprise de 18 salariés qui produit, reproduit sur demande et vend joints, tapis ou divers autres éléments pour toutes les anciennes, mais également pour des couturiers modernes tels que Touring, Zagato, Pagani, voire même Bentley. Dans son garage, il abrite parfois les voitures de ses amis, grâce à l'espace que l'entreprise met à sa disposition. Lui, il préfère n'en posséder qu'une à la fois, se séparant d'une pour en acquérir une autre, lorsque l'envie est trop forte. « Populaire ou classe, peu importe. Pour moi, l'essentiel est qu'il y ait une histoire derrière une auto. Depuis toujours. Lorsque j'étais jeune, alors que mes potes roulaient avec les bombinettes de l'époque (A112 Abarth, Mini Cooper, 128 Coupé), je me baladais dans la Coccinelle de 1955 que mon père m'avait offerte pour mes 18 ans en me disant que c'était une voiture inusable. Il avait ajouté, à juste titre, qu'il ne pouvait de toute façon pas m'acheter autre chose, faute de moyens. Je l'ai revendue six ans plus tard pour me payer un cabriolet. Devine quoi ? Une Cox âgée de 10 ans ! »

Double circuit de freinage, embrayage à commande hydraulique... La modernité a pris possession de la Quattroporte.

L'énorme filtre à air coiffant les quatre carbus masque en grande partie le V-8 Maserati.

La banquette AR peut accueillir trois personnes, ou deux si l'accoudoir est baissé.

Berline bourgeoise oblige, chaque montant de porte est équipé d'un porte-manteau.

Le volume de charge est impressionnant. Et sous le tapis, on trouve la roue de secours, l'outillage et la batterie !

Les vitres AR sont également commandées électriquement.

Passeport technique Maserati Quattroporte

MOTEUR

Type Maserati 107. 8 cylindres en V ouvert de 90°, disposé longitudinalement à l'AV. Bloc et culasses en alliage léger. Vilebrequin sur cinq paliers. Distribution par deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres entraînés par chaînes ■ **Cylindrée :** 4.136 cm³ ■ **Alésage x course :** 88 x 85 mm ■ **Rapport volumétrique :** 8,5:1 ■ **Puissance maxi :** 260 ch DIN (290 ch SAE) à 5.000 tr/mn ■ **Puissance spécifique :** 62,8 ch/l DIN (70,1 ch/l SAE) ■ **Couple maxi :** 37 mkg DIN (41,5 mkg SAE) à 4.000 tr/mn ■ **Alimentation :** quatre carburateurs double corps inversés Weber 38 DCNL/5 ■ **Allumage :** par batterie 12 V 68 Ah, bobine et distributeur (bougies Lodge HLN ou Bosch 215P) ■ **Refroidissement :** liquide par radiateur et deux ventilateurs électriques (circuit : 14 l).

TRANSMISSION

Roues AR motrices ■ **Embrayage :** monodisque à sec à commande hydraulique ■ **Boîte de vitesses :** ZF à cinq rapports synchronisés + MAR, commande au plancher ■ **Rapports de boîte :** 1re : 2,732 – 2e : 1,761 – 3e : 1,232 – 4e : 1 – 5e : 0,852 – MAR : 3,333. En option, boîte automatique Borg Warner à trois rapports avec convertisseur de couple (rapports de boîte : 1re : 2,4 – 2e : 1,47 – 3e : 1) et différentiel autobloquant ■ **Rapport de pont :** 3,538:1 (couple conique hypoïde 13 x 46). En option 3,769:1 – 3,307:1 - 4,090:1.

STRUCTURE

Caisse monocoque autoporteuse avec châssis auxiliaire AV, carrosserie en acier ■ **Suspensions AV :** roues indépendantes par trapèzes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Suspension AR :** essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques, barre antidévers ■ **Freins :** à disques (Ø 306 mm AV, 291 mm AR), double circuit hydraulique, assistance par servofrein ■ **Frein à main :** mécanique, agissant sur les roues AR ■ **Direction :** à recirculation de billes. Servo-assistance en option ■ **Diamètre de braquage :** 12 m entre murs ■ **Jantes :** en acier, 6.00-15 (en option : jantes fils Rudge 6.00-15) ■ **Pneumatiques :** 205 x 15 ■ **Dimensions (L x l x h) :** 5,000 x 1,720 x 1,360 m ■ **Voies AV/AR :** 1,308/1,403 m ■ **Garde au sol :** 0,140 m ■ **Empattement :** 2,750 m ■ **Poids :** 1.650 kg à vide.

PERFORMANCES

Vitesse maxi : 230 km/h ■ **Consommation :** 19 l/100 km.

PRODUCTION

Maserati Quattroporte **1re génération 1re série** (octobre 1963 - octobre 1965) : 260 ■ Maserati Quattroporte **1re génération 2e série** (novembre 1965 - décembre 1969) : 516. **Total Maserati Quattroporte 1re génération (1963-1969) :** 776 ■ **Prix :** 6.300.000 lires en août 1967.

COTATION

Malgré son excellence, mais sans doute à cause de sa consommation, la cote ne dépasse guère les 25.000 euros pour une première génération, sans distinction entre phares rectangulaires ou ronds et moteur 4.1 ou 4.7. C'est à peu près à ce prix que se négocie également la Quattroporte II. La troisième génération oscille entre 15.000 et 22.000 euros suivant les modèles et moteurs, et la quatrième vaut ce que valent des véhicules d'occasion, autour des 5.000 euros, ce qui est déjà bien payé. La cinquième phase (2003-2012) est encore cotée à l'argus.

première fois. « Le propriétaire des lieux est un ami. Il m'avait appelé pour que je jette un œil sur les joints, afin que j'en dégote l'équivalent. Dès le premier regard, elle m'a séduit. Elle était à vendre, mais je doutais fort qu'elle ait réellement appartenu à Alberto Sordi. Ce n'était pas la première fois qu'on essayait de donner du pedigree à une auto qui m'attirait. Je trouvais pourtant l'idée marrante parce que mon épouse, Silvia, est une admiratrice inconditionnelle de cet acteur. Or, nous allions fêter notre anniversaire de mariage... J'ai interrogé le ministère du Transport qui m'a confirmé que l'acteur romain en avait été le propriétaire. La coïncidence était trop belle. J'ai acheté la Quattroporte et lorsque ma femme a su que Sordi l'avait conduite, elle s'est jetée dans mes bras pour me dire qu'on ne lui avait jamais fait un aussi joli cadeau ! »

J'avoue avoir une petite émotion en montant à bord. Je n'ai certes pas la passion immodérée de Silvia pour cet icône du cinéma italien, mais ça fait toujours quelque chose de savoir que vous posez vos fesses dans une auto qui a une histoire. Rassurez-vous, n'étant pas du genre midinette, j'ai très rapidement repris mes esprits pour apprécier le confort de sièges bien rembourrés, enveloppés de cuir Connolly dont la patine fait tout le charme. Le maintien est acceptable, la place démesurée. Tout, dans cet habitacle, respire le luxe. Le bois (du vrai, pas un bête placage) recouvre la planche de bord, se mêlant à une mousse de protection noire et à de multiples encadrements en aluminium. Il est également présent au sommet des contre-portes, sur la jante du volant et sur le pommeau du levier de vitesse.

Il règne comme un petit air d'anglaise haut de gamme. Impression accentuée par les instruments qui sont d'origine britannique : des Smiths et un Lucas pour l'ampèremètre. Mais avec inscriptions italiennes. Il y a là sept cadrans pour contrôler sa vitesse, le régime, la pression et la température d'huile, la température d'eau, la charge ainsi que le niveau de carburant. Un huitième fait quasiment face au passager : une montre. Smiths toujours. Sur la console centrale en cuir, un autoradio Voxson et le levier de vitesse. Court et mince.

Vouloir conduire aujourd'hui une Quattroporte, c'est courir le risque de manger son permis en une fois !

J'ai du mal à trouver une position de conduite qui me satisfasse, bien que la colonne de direction soit réglable, tout comme les sièges. J'ai beau faire : soit j'ai les pieds trop éloignés de l'excellent pédalier pour avoir les bras un rien tendus, soit la jante frôle mes cuisses, le moyeu à fleur de torse. Il est franchement trop vertical et son diamètre en impose. Bref, c'est à mon sens le point faible de la voiture. Avec le bruit du moteur au démarrage, loin de ce qu'on espère du chant harmonieux d'un V-8. C'est ensuite que la magie opère. Et le mot n'est pas trop fort.

Pression d'huile correcte, températures optimales, je titille le levier pour enclencher la première. Il est précis, le verrouillage ferme, la grille est courte. J'appuie délicatement sur l'accélérateur tout en relevant doucement la pédale d'embrayage. La Quattroporte ronronne et se glisse tranquillement dans la circulation. Je suis un peu surpris de découvrir que la zone rouge démarre à 5.000 tr/mn, comme sur un Diesel moderne. Pour une sportive, je me dis que ça la fiche mal. J'ai tort. Le gros couple autorise une souplesse épatante. On peut paisiblement cruiser à 60 km/h en quatrième, ralentir ou accélérer sans devoir changer de rapport, comme si on avait à disposition une boîte auto. Mais on peut également choisir d'écraser la pédale. Et là, ça décoiffe. L'aiguille du compte-tours jaillit littéralement, l'accélération est franche et d'une redoutable efficacité. La Panda qui se traînait n'est déjà plus qu'un lointain souvenir dans le rétroviseur. Le tachymètre est passé en quelques pouillèmes de 60 à 130. Et je franchis à peine les 3.500 tr/mn alors que je suis en troisième ! Mon Dieu, jusqu'où puis-je aller ? D'autant que l'on n'a même pas la sensation de rouler vite. Le confort d'une suspension sans doute un poil molle, mais sans roulis, l'équilibre d'un châssis neutre, l'excellence de gommes bien plus larges que sur une berline classique, le silence de marche, la précision de la direction et des distances de freinage dignes d'une sportive, tout cela lisse la notion de vitesse. Problème : on ne peut plus, aujourd'hui, conduire comme à l'époque de sa sortie. Pas facile de composer avec un tel engin, capable de bondir comme un guépard, le plus rapide des félins.

Je dois me faire violence pour bloquer l'inclinaison de mon pied au tiers de la course de la pédale d'accélérateur. Même dans ces conditions, j'ai du mal à rester dans les tolérances administratives. Quand on sait que, chez nous, les radars poussent comme des champignons et que nos autoroutes sont fliquées à outrance, je finis par rendre les clés à Andrea. « C'est déraisonnable un engin pareil », lui dis-je, comme pour m'excuser. Il sourit. « C'est aussi ce que mon épouse dit tout le temps. Mais elle ne peut s'en passer. Moi non plus d'ailleurs... » ■

La poupe se termine un peu brutalement, mais quelques artifices atténuent ce couperet, à l'image des dessus d'ailes ou du repli de tôle courant sur toute la largeur. Ce n'est à l'évidence pas le plus bel angle pour admirer la Quattroporte.

EN HOMMAGE A Daniel

Partout où elle passe, la Vespa 400 déclenche des attroupements plutôt sympathiques. Jean-Louis, en tout cas, ne s'en plaint pas.

GE

55 ans après le raid Paris-Moscou-Paris en Vespa 400 de Raymond Miomandre et René Pari, Jean-Louis a suivi le même chemin pour rendre hommage à son ami Daniel, avec lequel il devait rééditer cet exploit. Plus de 9.000 km et 46 jours plus tard, de retour dans sa Haute-Savoie, il raconte ce périple avec émotion.

Texte **Géraldine Carême** et **Yann Figuet**
Photos **Jean-Louis Mathon**

EN VESPA 400

Incroyable mais vrai, on met tout ça dans une Vespa 400 !

Les deux flasques de la poulie commençaient à se dessouder. Deux boulons ont remédié au problème, et la réparation a tenu durant tout le voyage.

Petite halte en Allemagne, à Bad Säckingen, à côté du plus long pont en bois couvert d'Europe.

Pologne. A l'intérieur de l'église de la Paix de Jawor qui, avec celle de Swidnica, est l'un des plus grands bâtiments religieux à charpente de bois d'Europe.

Les lycéens de Swidnica sont pour le moins intrigués par la Vespa 400, propulsée par un moteur deux-temps dont les émanations sont encore dans toutes les mémoires des anciens pays de l'Est.

Refabrication, en plexiglas, de la vitre latérale avec l'aide de Michal, retrouvé en Pologne.

Décembre 1958. Dans *L'Automobile*, Raymond Miomandre, collaborateur du journal, évoque le périple qu'il vient d'effectuer avec le photographe René Pari. Paris-Moscou-Paris en Vespa 400. 7.214 km, du 18 août au 7 septembre, 33 frontières franchies, des routes alternant entre revêtement neuf, chemins empierrés creusés de fondrières, pavés, ponts de bois, mais une circulation réduite. Entre Poznan et Varsovie, les deux hommes n'ont croisé ou doublé que 26 véhicules en 350 km. L'écriture est sèche, les anecdotes absentes, mais le seul fait d'imaginer sur le trajet la petite auto conçue par la SIATA (Societa Italiana Auto Trasformazioni Accessori), motorisée par le 400 cm^3 dérivé de l'Ape de Piaggio et fabriquée en France par l'ACMA (Ateliers de Construction Motocycles et Automobiles), excite les méninges de Jean-Louis Mathon et de son pote Daniel Martin-Garin. Durant des années, ils envisagent de réaliser le même parcours à bord d'une de leurs Vespa 400. Or le temps a passé. Le projet s'est englué dans les obligations du quotidien. Et Daniel est parti explorer les méandres du paradis avant d'avoir pu le concrétiser.

Pendant des années, Jean-Louis et Daniel ont imaginé rééditer l'exploit des journalistes de *L'Automobile*

« C'est en hommage à Daniel que j'ai décidé de relever le défi. Seul au volant, mais avec son esprit à mes côtés. Je ne pensais cependant pas, que la véritable difficulté n'était pas le voyage en lui-même, mais le côté administratif. Vouloir se balader en Russie, c'est se confronter à l'immobilisme d'une machine si lourde qu'elle semble tourner en boucle : le visa a une durée limitée et, pour l'obtenir, il est nécessaire d'être invité par une organisation locale tout en souscrivant une assurance médicale, il faut obligatoirement que chaque document soit traduit en russe (y compris la carte grise !), vous devez acheter un Carnet de passage en douane auprès de l'Automobile Club de France, sans quoi vous ne pouvez faire franchir la frontière à votre véhicule, etc. Bref, c'est une galère sans nom. » A moins de faire appel à un agent local ou à un organisateur de voyages qui fait les démarches à votre place, généralement pour un groupe. C'est le conseil avisé que font à Jean-Louis ses amis Yves et Lysiane, camping-caristes de longue date et qui ont prévu une découverte de la Russie via la Compagnie San Pietroburgo (Saint-Pétersbourg en français), basée en Italie. « Ils ont été séduits par mon projet et ils m'ont accepté, s'occupant de tout, y compris de l'intendance. Le rêve. Ils me prenaient en charge à la frontière russe pour me laisser, 18 jours plus tard, en Estonie. Cerise sur le gâteau, mes amis en profitaient pour m'accompagner pendant tout le périple. »

La guêpe (traduction de Vespa) est soigneusement préparée pour cette expédition. Une grosse révision (l'auto roule quasi quotidiennement), quelques adaptations (allumage électronique, voir **encadré**), embrayage et pneus neufs, graissage de tous les roulements, des pivots et de la crémaillère, et surtout un lot de bord important : moteur prêt à poser, boîte de secours, un arbre de roue complet, les roulements de moyeux AV, un jeu de câbles de commandes, deux bobines d'allumage (d'origine, il y en a une par cylindre), deux allumeurs (un électronique et un classique à deux rupteurs), deux bougies, deux roues supplémentaires, un jerrycan de dix litres, tous les liquides, des vis, boulons, du fil électrique, du fil de fer et bien sûr la trousse à outils. Tout ça rentré au chausse-pied, sans oublier les bagages ! Autant dire que chaque millimètre a été exploité. « Le plus difficile a été de dénicher une place pour la corde de dépannage, au cas où il faudrait que je tracte le camping-car de mon ami Yves ! » Jean-Louis ne manque pas d'humour. Ultime petite attention, il emportera une valise ayant appartenu à Daniel. « Ainsi, il y aura un peu de lui dans la voiture. »

Le départ sous escorte se fait le 4 juin, en Haute-Savoie, direction la Suisse. Sur les premiers kilomètres, le moteur toussote bizarrement, la faute, semble-t-il, à quelques impuretés dans le réservoir. Rien à voir avec le fait que Françoise, l'épouse de Jean-Louis, ait décidé de l'épauler dans son aventure helvétique. Bien au contraire. Elle remonte le moral de son cher et tendre qui, pourtant, commence à trouver la plaisanterie saumâtre, car deux jours après, et sans avoir compris d'où venait réellement le problème (il subodore malgré tout un fond de cuve), ce sont les deux flasques de la poulie de vilebrequin qui se dessoudent. D'où un nouveau bruit. Deux boulons plus tard, l'incident (un grand classique sur les Vespa) n'est plus qu'un mauvais souvenir. La suite est heureusement plus tranquille. La guêpe et le camping-car d'Yves et Lysiane traversent l'Allemagne pour pénétrer en Tchéquie où il faut rouler feux allumés. Pas de frontière (merci l'Europe), mais un changement radical. Tout se délabre, les villages comme le revêtement routier. Impossible de dépasser les 50 à l'heure. La petite Vespa croise le chemin de compères de son âge. Trabant, Zastava, Borgward. Souvent non restaurées, même si on peut en voir, ici ou là, reprendre vie. Comme à Prague, où certaines d'entre elles (Praga Piccolo 1928, Praga Alfa 1929, Tatra, Skoda ou... Ford A) permettent une visite de la vieille ville sacrément plus attractive. Le GPS fait ensuite quitter le pays par des... pistes de contrebandiers (la route la plus directe n'est pas forcément la plus pratique, ni la plus rapide !) pour entrer en toute discrétion en Pologne, qui plus est dans un brouillard à couper au couteau. L'ambiance feutrée qui accompagne ce passage est brutalement cassée par un caillou, projeté par le coupe-bordure d'un cantonnier et qui fait voler en éclats la vitre passager ! Rafistolage avec un sac plastique (il ne fait pas très chaud à ces hauteurs), avant de le remplacer par un morceau de plexiglas.

Les villes et les édifices religieux se succèdent à une cadence soutenue : l'église de la Paix de Jawor est classée au patrimoine de l'UNESCO, tout comme celle de Swidnica, avec ses 7.000 places et son orgue majestueux. Le sympathique gardien propose à Jean-Louis de garer sa Vespa 400 dans le parc pour immortaliser l'instant, ce qui déclenche une mini-émeute lorsque les lycéens sortent de l'église. Séance

Daniel disparu, c'est avec des amis camping-caristes que Jean-Louis prend la route de l'Est

A Oberammergau, un village allemand dans lequel les maisons sont recouvertes de fresques reprenant des contes pour enfants.

La visite de Prague peut s'effectuer à bord de véhicules historiques.

La Vespa 400 est invitée, tout à fait par hasard, à rejoindre un groupe d'autos anciennes en balade.

SUR LES CHEMINS DU MONDE

EN VESPA 400

L'ALLUMEUR DE JEAN-LOUIS

La voiture de Jean-Louis est équipée d'un allumage électronique conçu spécialement pour la Vespa 400 par deux retraités, un ex-professeur de mécanique et un ancien ingénieur électronicien. Il permet la suppression des deux jeux de rupteurs, des masselottes, du condensateur, etc. 240 euros, à commander à jean-jacques.pes@laposte.net

LES GRANDS VOYAGES FORMENT LES PETITES VOITURES

PARIS-MOSCOU-PARIS EN VESPA 400

Jean-Louis pose avec sa Vespa 400 sur la place Rouge, face à la cathédrale Basile-le-Bienheureux. Une manière de faire le lien avec le reportage de Raymond Miomandre et René Pari datant de 1958.

Helena et Hugo, les guides moscovites de Jean-Louis, photographiés devant le Kremlin.

La brave petite Vespa 400 se comporte très bien après les alertes des premiers jours

photos, questions, la rançon d'une gloire naissante et une première expérience de la popularité plutôt agréable.
Les jours suivants, la météo jongle entre déluge et canicule. En quittant Czestochowa, la deuxième plus grande ville du pays, la Vespa 400 fait son premier gros caprice. La courroie de ventilateur, retendue le matin même (trop ?), se rompt quelques kilomètres plus loin. Dans une station-service, sous l'œil amusé des curieux, Jean-Louis la remplace. Le plus long a été d'attendre que le moteur refroidisse un peu pour ne pas se brûler. Du coup, il est trop tard pour visiter Varsovie, et il faut reprendre la route au plus tôt pour filer vers la Lituanie. Là, le hasard fait bien les choses. Sur une longue ligne droite, Jean-Louis se fait doubler par une Cadillac Eldorado, puis par une Zastava, une Polski 125, une Porsche 924... Toutes ces autos ralentissent l'allure pour intégrer la Vespa 400 à leur cortège et, le midi, on leur fait signe de les suivre sur un parking. Photos, échange de plaque et restaurant offert, la petite française est accueillie comme une hôte de marque. Toujours dans l'Union européenne, la Lituanie et la Lettonie sont les deux derniers pays traversés avant d'atteindre la Russie. Après 3.000 kilomètres parcourus, Jean-Louis prend un peu de temps pour faire un premier bilan. La consommation est de 5,52 l à 47 km/h de moyenne. Les soucis de carbu ne sont plus qu'un lointain souvenir, la réparation de la poulie n'a pas bougé, le bricolage sur l'échappement tient le coup, l'allumage remplit parfaitement son office... Il n'y a guère qu'une vis fixant la barre stabilisatrice qui, sous les assauts répétés des mauvaises pistes, a fini par céder.
Rassuré, il se présente à la douane de Zilupe, où la Vespa 400 découvre tous les camping-cars avec lesquels elle fera la route jusqu'à Moscou. Le passage de frontière s'effectue dans la bonne humeur. Les douaniers russes sont beaucoup moins effrayants qu'on ne le dit. Ils plaisantent même avec le propriétaire de ce pot de yaourt jaune venu de France ! « Où sont les pédales de ton jouet ? », demandent-ils. Avant de s'apercevoir qu'il y a bien un moteur et de chercher le kick qui permet de le démarrer. Facétieux jusqu'au bout. Jusqu'à accepter que les camping-cars surpris en flagrant délit de « transport illégal d'alcool » (en fait une quantité hors normes) puissent répartir les breuvages dans d'autres ayant déjà passé le contrôle. C'est ainsi que Jean-Louis se retrouve avec deux bouteilles de Champagne et quatre bouteilles de vin. Il y a pire comme amende !
Les premiers kilomètres en terre russe sont un véritable calvaire. La route, vestige de l'ère stalinienne, a été construite en béton armé. Il faut aujourd'hui faire très attention à la ferraille qui dépasse du revêtement hors d'âge, aux fissures, aux trous, à la poussière... Il faut plus de trois heures pour boucler ces 50 kilomètres, vécus comme un véritable bizutage. « Si ta voiture survit à cette torture, elle arrivera sur la place Rouge ! » Les 60 bornes suivantes (comme une récompense du devoir accompli) se font sur une autoroute flambant neuve et, 55 ans plus tard, une Vespa 400 franchit à nouveau le pont de Cristal menant au centre-ville de Moscou. Même le plus en vue des apparatchiks n'aurait pu espérer un tel accueil. Les Moscovites créent une escorte spontanée, les flashes crépitent, les klaxons se déchaînent.
Les cinq journées d'après sont consacrées à la découverte de la capitale russe. Stations de métro richement décorées, place Rouge, Kremlin, marchés... Jean-Louis ne se lasse pas de déambuler à pied dans la ville bien plus calme et sécurisée que la légende ne l'affirme. Il en profite pour prendre LA photo qui symbolisera cette aventure et rendra hommage tant à sa voiture qu'à son ami Daniel, trop tôt disparu. Grâce à des policiers conciliants et à l'aide de locaux, la Vespa a le droit de faire la belle devant la cathédrale Basile-le-Bienheureux. Le temps d'un cliché, le même que celui réalisé à l'époque par René Pari. Ou presque.
Cette photo marque le début du périple retour. 23 jours d'une vie en convoi avec les camping-caristes, animés de nombreuses visites et notamment Souzdal, dans ce qu'on appelle l'Anneau d'or, une véritable ville-musée, Kostroma et son écomusée, Yaroslavl sur la Volga, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, Saint-Pétersbourg... Depuis près de trois semaines, la Vespa 400 tire sans doute beaucoup trop sur la batterie qui refuse désormais de fournir assez de jus pour démarrer le matin. Ce n'est pas bien grave. Son poids et son capital sympathie attirent suffisamment de monde pour repartir à la poussette. C'est ainsi que la guêpe quitte la Russie, laissant derrière elle les camping-cars. Elle traverse l'Estonie, longe la mer Baltique, s'attarde quelques minutes devant la plus haute chute de ce plat pays (six mètres de hauteur, tout de même !), visite Tallinn, file jusqu'à Riga, capitale de la Lettonie, se recueille devant la Colline aux 150.000 croix, lieu sacré lituanien, avant de retourner en Pologne via Gdansk et ses célèbres chantiers navals, dont les chants révolutionnaires ont profondément contribué à refaçonner l'Europe. L'arrivée en France se fait par l'Allemagne et la Suisse. Presque une formalité pour cette vaillante petite Vespa 400, 9.232 km et 46 jours 1 heure et 52 minutes après son départ.

Au final, consommant un peu plus de cinq litres, la Vespa 400 aura parcouru 9.232 km. Plus qu'à l'époque !

Il lui faudra subir une remise en état car elle a beaucoup souffert : vitre de phare brisée, essuie-glaces qui n'en font plus qu'à leur tête, klaxon aphone, échappement à refaire, embrayage qui broute, cloc-cloc dans le train AV, fuite sur un amortisseur, câble de compteur cassé... Détail amusant : elle n'a eu à franchir que 18 postes-frontières. Pratiquement deux fois moins qu'en 1958. C'est aussi ça l'Europe, un terrain de jeux plus accessible. Et maintenant ? « La Vespa 400 a prouvé sa fiabilité à 55 ans d'écart. J'envisage donc de l'emmener encore plus loin. Pourquoi pas un Genève-Pékin ? Ou, encore plus fort ! Un Genève-Saturne ? »

POUR EN SAVOIR PLUS

Jean-Louis n'en est pas à son coup d'essai. Si vous voulez suivre ses autres escapades au long cours (Cerro Gordo ou Agadir), visitez son blog : http://vespa-400-en-folie.id.st

La petite guêpe joue les stars d'un jour pour ce couple de mariés lituanien et leur demoiselle d'honneur.

Maison en bois à Rostov.

A Tallinn, en Estonie, un petit groupe folklorique s'est rassemblé autour de la guêpe.

C'est au nord de la Lituanie que se trouve cette Colline des Croix, lieu de pèlerinage situé près de Siauliai. Les premières ont été posées au XIVe siècle, et on estime leur nombre à 150.000 !

La boucle est bouclée ! Retour au bercail pour Jean-Louis et sa Vespa 400.

URBAN TRIP

RIO BUENO

Cette Plymouth Valiant de 1960 a bien vécu. Elle roule cependant toujours, portant les stigmates d'un accident qui n'a pas eu raison de son courage.

Au milieu des pick-up, la Ford Mustang de Ramon fait figure d'engin venu d'ailleurs.

Ramon Aguilar Lorca, cab driver, mécano et poète. Sa Mustang de 1967 joue les taxis depuis 27 ans. A la demande, et sans signe extérieur d'identification. Nul besoin, cette monture est connue dans tout Rio Bueno. Un simple geste de la main, et Ramon s'arrête.

8h30 du matin. Je suis congelé. Pourtant, il ne fait jamais que 3 °C. Après deux jours de pluies diluviennes, le ciel a revêtu son manteau bleu azur. Mais les vents en provenance du Pacifique ont radicalement refroidi ce début d'hiver austral. Pour la première fois depuis mon arrivée en terre chilienne, le givre est apparu sur la pelouse qui agrémente la place du centre-ville de Rio Bueno.

Proche de la station de taxi, je fais les cent pas pour me réchauffer. Pas une âme qui vive et aucun commerce ouvert. Ne serait-ce que pour me réconforter avec un bon café. Pas un bruit dans cette cité encore endormie. Je tends l'oreille. Au loin, un ronronnement peu habituel enfle à une allure non modérée. Une Ford Mustang bleu roi aux liserés dorés déboule dans le carrefour et ne s'arrête qu'à l'aplomb de mes godasses. Avec ce raffut, quelques volets s'entrouvrent, poussés par des habitants fraîchement réveillés, comme en témoignent leurs regards assassins. La vitre s'abaisse. « C'est toi le journaliste ? » Mon taxi semble être au taquet ce matin. Ce qui n'est pas mon cas. « Vas-y, grimpe ! » Je m'exécute sans résistance. J'ouvre la lourde porte et m'installe sur le vieux cuir noir d'origine. Chevelure blanche, voix rauque et sourire malicieux, Ramon Aguilar Lorca m'accueille d'une rude poignée de main à briser les phalanges les plus solides. Je sens que la journée va être haute en couleur dans le cockpit de cette Ford au mythique cheval fougueux !

9h du mat' seulement, et je suis déjà en position sport. Deux coups d'accélérateur plus tard, histoire de me réveiller définitivement, Ramon fait une présentation de sa voiture. « Cette Ford Mustang est de 1967. Je la possède depuis 27 ans. C'est de loin ma favorite. Je l'ai acquise en 1987 à Santiago du Chili. Au départ, j'avais dans l'idée d'acheter une Jeep, et j'ai finalement été séduit par cette bagnole au fort tempérament. » Comme le bonhomme ! « Sur cette auto, j'ai à peu près tout refait. Moteur, carrosserie, peinture et pneumatiques. Elle était complète et dans un bel état d'origine, avec seulement 50.000 km au compteur.

UN TAXI POUR Rio Bueno

Rio Bueno, Chili. Une bourgade provinciale essentiellement tournée vers l'agriculture. C'est là que vit Ramon Aguilar Lorca, cab driver faisant le taxi avec sa Ford Mustang de 1967. Un poète au langage fleuri, tout droit sorti d'un film dialogué par Michel Audiard. Dépaysement garanti.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

RIO BUENO

Dans l'atelier de Ramon, une Mercury 47 est en cours de restauration.

Poète, mais surtout amoureux du vrombissement du V-8, Ramon appuie sur le champignon. Tout le temps...

Mais j'ai préféré repartir sur une base saine. Elle est équipée du *small block*, le V-8 289 de 4.700 cm^3, dans sa version "sage" de 200 ch ! » Sage ? Tu parles. L'accélérateur semble n'avoir que deux positions : à la planche ou entièrement relevé ! « Elle a tout, poursuit Ramon, insensible à mes états d'âme. Une boîte quatre, des freins à disques et l'air conditionné... Tu sens l'efficacité du chauffage ? » Pas trop, non. Il roule fenêtre à moitié ouverte... Nous filons en direction de la station centrale de bus alors que nous croisons une superbe Plymouth Valiant de 1960 avec sa poupe si caractéristique [1]. Ramon fouille dans la poche du flanc de sa portière puis, désespérément, dans la boîte à gants. En vain. Pas un paquet de cigarettes à l'horizon. Il appuie de nouveau avec délectation sur le champignon. Les chevaux me collent au siège le temps du kilomètre qui nous sépare du buraliste, pour faire le plein de fumigènes. Alors que Ramon descend hâtivement de la Mustang, j'immortalise le passage d'une Whippet dans un parfait état de restauration [2]. Les deux chauffeurs se saluent chaleureusement de la main. Il rentre dans le magasin. A son retour, il m'explique que cette doyenne est de 1927. « Mon père en avait une en version camionnette. J'ai d'ailleurs appris à conduire avec ce modèle. Il l'a vendue quelques années plus tard en pièces détachées. Comme il me restait encore des bouts, j'ai pris la décision de la compléter et de la restaurer. Je voulais retrouver des morceaux d'origine, et si possible le moteur de mon père. Chose pas évidente au départ ! Finalement, j'ai acheté un autre châssis dans la ville de Victoria. Quant à la mécanique de mon paternel, elle était éparpillée aux quatre coins de Rio Bueno. Il m'a fallu six années pour récupérer l'ensemble des pièces et remonter cette auto. Depuis, j'ai parcouru 3.700 km à son volant et elle tourne toujours comme une horloge. »

Lorca. Rarement nom de famille aura été aussi bien porté. Ramon est un poète de la mécanique et du verbe [3]. Bien que d'origine espagnole, on le verrait tout droit sorti d'un film de Lautner dialogué par Audiard. La gueule de l'emploi en plus ! Ce taxi mécano exerce depuis l'âge de 17 ans. Dans sa famille, qui a rassemblé neuf frères et sœurs, on est mécanicien de père en fils. « Mon dernier, Christian Marcelo, va poursuivre l'entreprise familiale créée par mon père et j'en suis très fier », m'annonce-t-il en se garant à proximité du terminal de bus. Son client, en provenance de la capitale, l'attend de pied ferme. En fait de client, c'est davantage l'un de ses potes à qui je cède ma place pour m'asseoir à l'arrière. J'en profite pour photographier une classique Peugeot 505 Evolution blanche dont le propriétaire a conservé le décalcomanie d'époque.

« J'ai débuté la collection d'automobiles anciennes en 1983. Nous avons vendu et réparé des stocks de voitures. J'ai décidé d'en garder quelques-unes, mais des prestigieuses ou des originales », m'explique Ramon, qui file déposer son ami chez lui. « Je possède une Ford Falcon de 1970 et une Sedan de 1946. J'ai également deux Mercury, dont un coupé de 1947 qui est en phase de restauration. » Nous stoppons devant le numéro 46.

Nous repartons ensuite vers les ateliers familiaux, alors que défilent les rues et leurs traditionnelles maisons en bois d'Alerce qui confèrent à Rio Bueno un charme indéniable. « Depuis une dizaine d'années, j'ai intégré l'Automobile Club du Chili. A Osorno, nous sommes 40 membres. Nous faisons au moins deux rallyes par an. Le dernier en date a été le Bariloche/Neuquen en Argentine. Un parcours d'environ 600 bornes. Nous multiplions également les actions caritatives et organisons ainsi une virée pour emmener en balade des personnes âgées ou des orphelins. » Dans la cour, les véhicules en attente de restauration sont entreposés dans un hangar. Christian, son fils, nous accueille et improvise une visite rapide de l'atelier. La passion est visible et chaque auto a sa petite histoire. La conversation se prolonge jusqu'en fin de matinée en compagnie du fiston. Ramon, quant à lui, a déjà mis les voiles au volant de sa mythique Mustang. ■

Les françaises sont peu représentées. Je tombe cependant sur une 505 Evolution spécifique au marché sud-américain.

[1] Son style si radical est signé Virgil Exner. Cette Valiant présente également la particularité d'avoir été la première Chrysler d'après-guerre à se doter d'un 6 cylindres et d'avoir été développée avec l'aide d'ordinateurs. Le design sera revu en 1963 pour un retour au classicisme qui boostera les ventes.

[2] Les Whippet 96 ont été produites par la Willys Overland Motor Company entre le 12 mai 1926 et le 3 décembre 1928. Jusqu'en janvier 1927, les badges sur le radiateur et les moyeux de roues étaient gravés Overland. Passée cette date, ils ont pris le nom de Whippet (une race de lévriers nains).

[3] Federico Garcia Lorca était un poète et dramaturge espagnol (1898-1936). Parmi ses œuvres les plus célèbres, le poème "A las cinco de la tarde", ode à Ignacio Sànchez Mejias, torero encorné dans les arènes de Manzanares à cinq heures de l'après-midi, le 11 août 1934.

Pas si rares que ça les Whippet. La preuve, nous en croisons une. Ramon en possède une autre. Celle de son père, reconstituée à partir de pièces conservées dans l'atelier.

Sous un appentis, d'autres véhicules attendent une éventuelle rénovation.

L'intérieur de la Mustang de Ramon. Dans son jus. Avec des housses d'origine afin de ne pas abîmer le cuir des sièges, impeccable.

PORTRAIT

HERMANOS TORRES

Sur le tournebroche, une Cadillac 1956 en cours de réfection carrosserie. A côté, un coupé Chevrolet de 1951.

Trois Ford, deux Mustang et une Crown Victoria de 1956. Les chantiers sont multiples et tous menés de front pour respecter un planning chargé.

Augusto et Carlos Torres dans leur nouvel et immense atelier, inauguré en 2008.

QUATRE FRÈRES UNIS PAR LA pas

RES sion

Carlos, Ricardo, Augusto et Antonio. Les frères Torres sont unis par le sang et par la passion commune de faire du beau et du bien. Cette famille de restaurateurs s'est principalement spécialisée dans la carrosserie et la peinture. Même si la mécanique ne les effraie pas. En l'espace de 34 ans, au cœur de la capitale chilienne, l'équipe a remis en état 250 automobiles. Populaires ou de prestige. Immersion dans le quotidien de frangins aux caractères bien trempés.

Texte et photos **Rodolphe Goupil**

Il est 15h dans le quartier de La Pintana, au sud de Santiago du Chili. Le ciel est noir. La ville est noyée sous une pluie diluvienne depuis deux jours. Les rues sont totalement inondées et le trafic fortement ralenti. Pourtant ma cousine "Pepa", au volant, pour l'occasion, de notre véhicule hybride, affronte avec moi les éléments. Et on se demande bien pourquoi ! Nous essayons depuis près d'une heure de localiser l'atelier des Frères Torres avec qui nous avons pris rendez-vous. Le GPS semble aussi perturbé que le climat. Mais nous sommes têtus et nous finissons par arriver à bon port. Le mot est approprié. Impossible de descendre sans avoir de l'eau jusqu'aux mollets.

Après une habile manœuvre de mon pilote, je saute de la voiture et atterris devant un portail. Je frappe. La porte s'ouvre assez rapidement. J'aperçois une casse composée d'une trentaine d'autos en attente d'une renaissance. Ford, Chevrolet, Buick coupé DeVille, Mercedes et quelques anglaises. L'espace dédié au stockage est indéniablement sous la domination des américaines. Après une poignée de mains rapide avec l'homme à la casquette, nous nous réfugions dans l'atelier.

C'est dans leur atelier de Santiago du Chili que les quatre frères Hermanos œuvrent depuis 34 ans

Le contraste entre l'extérieur et l'intérieur est saisissant. Aucun doute, nous sommes chez des pros. Le local, haut de plafond, est flambant neuf. Au mur, des banderoles à l'effigie des Torres et de leur site internet masquent les parpaings et les tôles ondulées. Seuls trois des frères sont là.

C'est Antonio, le plus jeune, qui nous accueille et nous présente à l'aîné, Carlos, initiateur du projet familial. La conversation débute avec courtoisie et distance. Pas moins de sept Ford Mustang des années 1965 à 1968 sont en phase de restauration ou achevées. La carrosserie d'une Mercedes-Benz décapotable quatre portes de 1953 est quasiment terminée. Il ne reste plus qu'à la peindre. Une sublime Ford Crown Victoria de 1956, dont la teinte bicolore blanc et vert turquoise vient d'être appliquée, patiente à côté d'une Mercedes 280 décapotable de 1969.

Derrière, une Ford A 1931 et un modèle Fairlane en finition décapotable de 1958 sont déjà bien avancés. Un peu plus loin, confortablement installée sur son tournebroche, une Cadillac 8 cylindres de 1956 tient compagnie à une Chevrolet coupé de 1951. Si l'Austin Mini des années 80 espère encore des soins, le travail déjà effectué sur l'imposante Buick Roadmaster de 1948, en déclinaison décapotable, montre toute l'étendue des compétences de cette équipe. « Nous avons chacun notre rôle. Le démontage et le remontage, incluant mécanique et électricité, c'est Ricardo qui s'en charge. Carlos est davantage responsable des carrosseries bois antérieures aux années 30. Moi je m'occupe des plus récentes. Quant à la peinture, Antonio est le seul à la maîtriser », m'explique Augusto, le troisième de la fratrie. « Notre histoire a commencé avec la restauration des automobiles d'un antiquaire nommé Enrique Gigoux. C'était en juin 1980, date qui marque la naissance de notre entreprise familiale. » Lorsqu'il

HERMANOS TORRES

Les Mercedes sont également bien présentes, à l'image de ce cabriolet de 1953.

rencontre ce collectionneur d'origine française, Carlos œuvre au sein d'un atelier mécanique. Il propose à son patron de lui louer une partie du local pour débuter la rénovation de leur première voiture. « C'était une Packard quatre portes de 1937 », se souvient-il. Au final, c'est le local entier qu'ils loueront et occuperont pendant 20 ans. Ils déménagent par la suite au centre de la capitale, dans le quartier Estacion Central, pendant quatre ans, avant d'élire domicile dans ce lieu en 2008. « Satisfait par la qualité du résultat, l'antiquaire nous a confié dix autres de ses autos. Le bouche à oreille a fait le reste », ajoute Augusto qui apprécie autant que ses frères le travail exécuté dans les règles de l'art, et sans compter son temps.

« Le samedi, la clientèle nous rend visite. C'est un moment important, car les gens découvrent l'avancée des travaux. Parfois, ils viennent en compagnie d'amis et futurs clients. C'est pourquoi nous avons du boulot pour les trois années à venir. » Alors que j'observe, au fond du hangar, une Ford Gran Torino orange de 1974 identique à celle de la série *Starsky et Hutch*, je remarque la photo d'une Alfa Romeo cabriolet 6C 2500 Gran Turismo, auréolée d'une récompense, accrochée au mur. « Cette voiture appartenait à un Hollandais installé au Chili. Elle a séjourné chez quatre autres restaurateurs avant d'atterrir chez nous. Nous l'avons intégralement réhabilitée. Le propriétaire l'a envoyée en Italie pour le concours d'élégance de la Villa d'Este, en 2001. Nous y avons gagné un prix. » Deux années ont été nécessaires pour mener à bien cette résurrection. Pour un résultat irréprochable. « Deux de mes frères vont bientôt partir en retraite. Inévitablement, notre entreprise prendra fin, car si nous avons tous des enfants, aucun d'entre eux ne souhaite reprendre l'activité familiale », soupire Augusto. Une page va donc se tourner. ■

250 voitures sont passées entre leurs mains expertes de carrossiers peintres. Mais la relève ne sera pas assurée

Augusto Torres, le troisième des frères, est en charge de la carrosserie, mais également de la communication de l'entreprise.

Au premier plan, une Mercedes-Benz 280 décapotable de 1969. Derrière, une Ford Mustang rouge en phase finale de restauration et une Ford Crown Victoria bicolore de 1956.

Cette gigantesque Buick Roadmaster décapotable de 1948 retrouve peu à peu l'intégrité de sa carrosserie.

L'ADRESSE

Hermanos Torres
2327 Los Paltos, La Pintana,
Santiago du Chili
T. : 00.56.02.2852.5079
ou 00.56.9.5363.0470
www.restauraciontorres.com

Les frères Torres ont beau s'être spécialisés dans la carrosserie et la peinture, ils maîtrisent aussi bien la mécanique que la partie sellerie, comme on peut le voir sur cette Mustang.

A l'extérieur, une trentaine de véhicules attendent leur tour, sous une pluie diluvienne.

LES ÉCHOS DE L'ATELIER

Bonne et heureuse année 2014 les amis. En ces temps de crise, c'est bien plus qu'un vœu pieux, c'est un credo auquel nous croyons fermement. Ça ira mieux. Forcément. Parce qu'il arrive un moment où il faut arrêter d'écouter les oiseaux de mauvais augure pour avancer. Alors, certes, ça démarre avec de nouvelles taxes, des hausses d'impôt, un tarif postal qui grimpe de 11,5 % pour nos envois aux abonnés (10 % de plus annoncés au 1er janvier 2015), une TVA qui augmente le coût de notre papier (en deux ans, elle est passée de 5,5 à 10 %)... Ce qui nous contraint à une hausse de notre prix de vente pour maintenir le niveau de qualité du magazine, sans devoir supprimer des pages. Nous avons tout fait pour la minimiser, mais nous sommes tellement ponctionnés qu'il a malgré tout fallu se résoudre à ajouter 30 centimes par numéro, et 3 euros à l'année pour les abonnements. Sans toucher, cependant, au prix de l'abonnement pour les DOM-TOM et hors de nos frontières, qui serait sinon devenu déraisonnable. Nous en profitons pour vous proposer une nouvelle offre, 100 % numérique, à un tarif bien inférieur. Pour tester ce nouveau média et accompagner une mutation qui ne remplacera pourtant jamais le papier. Ça c'était la mauvaise nouvelle. Les bonnes sont déjà dans les tuyaux. Avec notamment la création avec Paris Auto Events, le 24 mai, du 1er Vintage Market sur l'autodrome de Montlhéry. Une journée 100 % dédiée à notre passion, à prix indolore, pour vendre ou acheter une auto, chiner dans une brocante à ciel ouvert, s'offrir un baptême de piste ou simplement se rencontrer pour deviser autour de notre passion commune. Nous la voulons conviviale, gaie, familiale, festive. Dans la série "Aide-toi, le ciel t'aidera", nous allons vous ouvrir encore plus que nous ne le faisions notre carnet d'adresses. Nourris au grain de la recherche tous azimuts par ceux qui nous ont formés (Raoul en tête) et ont défriché le terrain avec leurs ancêtres, nous sommes de véritables têtes chercheuses pour dénicher ce qui est réputé introuvable, ou l'artisan encore capable de réaliser ce qui, parfois, s'apparente à des miracles. Vous n'imaginez pas ce que l'on réussit encore à repérer (nous venons même d'apprendre l'existence d'une Ford T, immobilisée depuis 1944 et qui ne totalise que 9.000 km au compteur, nous vous raconterons sa sortie de grange et sa remise en route), parfois même à quelques mètres de chez soi. D'ailleurs, si vous avez également des adresses à partager, ne vous en privez pas. *Gazoline* se voulant un lieu d'échanges, la solidarité aide à avancer. C'est ce qui se passe en ce moment sur la Spitfire que nous restaurons et qui semble fédérer les énergies. De tous côtés nous parviennent des conseils, des services, des pièces, des astuces, des retours d'expérience. Ça nous fait chaud au cœur, et ça nous conforte dans l'idée qu'explorer d'autres voies peut être enrichissant.
En tout cas, ça donne une pêche dont on espère bien vous faire profiter tout au long de cette année qu'on vous souhaite, à nouveau, aussi douce qu'agréable. ■

PHILIPPE SAUVAT ET PAUL FRAYSSE

RESTAURATION Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [4]

Parts supplied by
MOSS
PARIS MOTOR DREAM

DÉSHABILLAGE DU CHÂSSIS [1]

Sans la caisse, les éléments mécaniques sont beaucoup plus accessibles. Le déshabillage se transformerait presque en une partie de plaisir, s'il n'y avait quelques vis et écrous exigeant d'avoir des mains montées... à l'envers ! Grrrrr, les Britanniques sont bien comme nous, ils aiment compliquer la vie des restaurateurs en herbe. Même si, il faut le reconnaître, les solutions qu'ils retiennent sont parfois bien plus malignes et les assemblages mieux pensés que chez nous, dût notre orgueil en pâtir. Démonstration.

Texte **Philippe Sauvat** et **Paul Fraysse** - Photos **Sven Larsson**

Précautions d'usage : après avoir soigneusement nettoyé la visserie avec une brosse, pulvériser systématiquement du dégrippant sur les filetages et ne jamais forcer pour dévisser. Si l'écrou ou la vis résiste, mettre en vibration l'assemblage en "choquant" la clé avec un maillet ou un marteau. De petits coups répétés dans le sens du desserrage ont souvent bien plus vite raison de leur résistance que la force brute. Repérer tous ces assemblages à l'aide de photos et regrouper l'ensemble de la visserie (ce qui inclut les rondelles, goupilles et autres cales) dans une pochette dûment identifiée. Dans un ou deux ans, lorsque vous vous attellerez au remontage, vous serez bien content de retrouver aussi aisément ces pièces et la manière dont elles ont été montées. Ce principe vaut également pour tout ce qui est passages de tuyauteries, durits ou câbles électriques. Répétons-le : on ne fait jamais assez de photos lors de cette phase, et malgré le soutien bienvenu du Catalogue de pièces détachées (merci à Jacques Besnard qui nous a confié le sien, tout neuf ou presque, dans son édition de février 1981), il arrive que l'on ait parfois sous les yeux un sous-ensemble que l'on ne sait plus par quel bout attaquer. Pour notre part, en plus des clichés, nous prenons des notes sur le cahier qui accompagne la restauration de chacune de nos autos. Nous y reportons des dessins, des cotes, des remarques, voire même des interrogations si le montage paraît ne pas concorder avec celui que nous avons pu voir sur une autre voiture ou sur le Catalogue de pièces. Nous avons ainsi répertorié toute la boulonnerie qui n'était pas en pouce, remplacée par du métrique. Idée saugrenue qui oblige à utiliser deux jeux de clés et douilles. Nous allons bien évidemment revenir à l'origine pour simplifier les opérations de maintenance futures. ■

1 DEPOSE DES TIRANTS DE SUPPORT DE RADIATEUR

1 Débloquer l'écrou de fixation du tirant de support de radiateur côté châssis.

2 Déposer écrous et rondelles, puis le tirant.

3 Déposer la vis.

4 Procéder de même pour le deuxième tirant.

2 DEPOSE DE L'ALTERNATEUR

1 Débloquer le boulon de blocage de la patte tendeur de courroie.

2 Débloquer le boulon de maintien de l'alternateur.

3 Débloquer la vis de fixation de la patte tendeur.

4 Basculer l'alternateur vers le bloc moteur pour détendre la courroie.

5 Déposer la courroie.

6 Déposer le boulon de blocage avec ses deux rondelles.

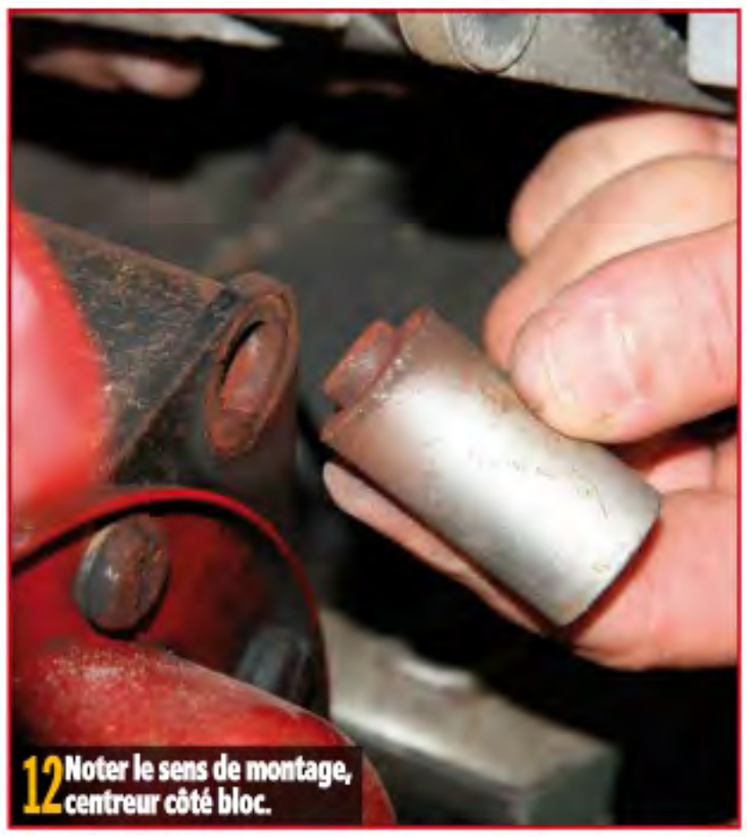
7 Déposer la vis de fixation et la patte tendeur.

8 Déposer le boulon de maintien de l'alternateur.

9 Deux rondelles étaient associées à l'écrou. Si l'on se réfère au Catalogue de pièces, nous n'aurions dû en trouver qu'une. Qu'importe, la vis et l'écrou étant en métrique, ils seront donc à remplacer, même si Triumph explique que les deux montages sont possibles.

10 Maintenir l'alternateur et déposer la vis. Là encore, nous découvrons une rondelle qui ne figure pas dans le Catalogue.

11 Déposer l'alternateur et récupérer l'entretoise avec centreur.



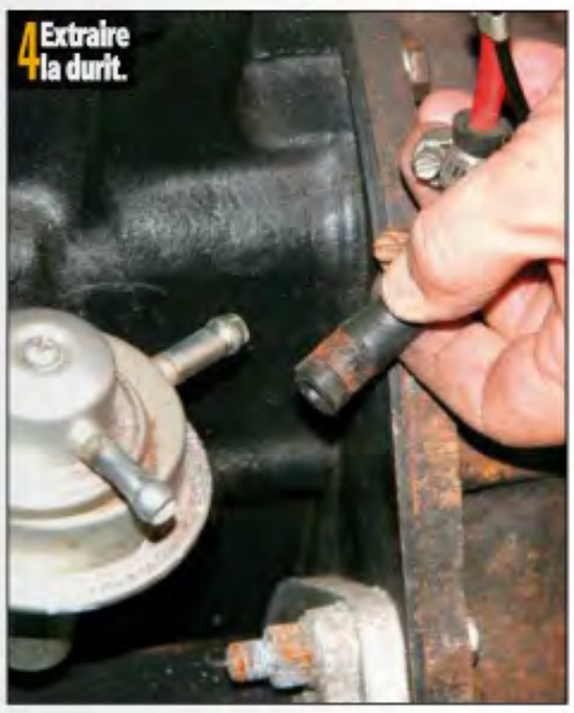
12 Noter le sens de montage, centreur côté bloc.

3 DEPOSE DES CARBURATEURS

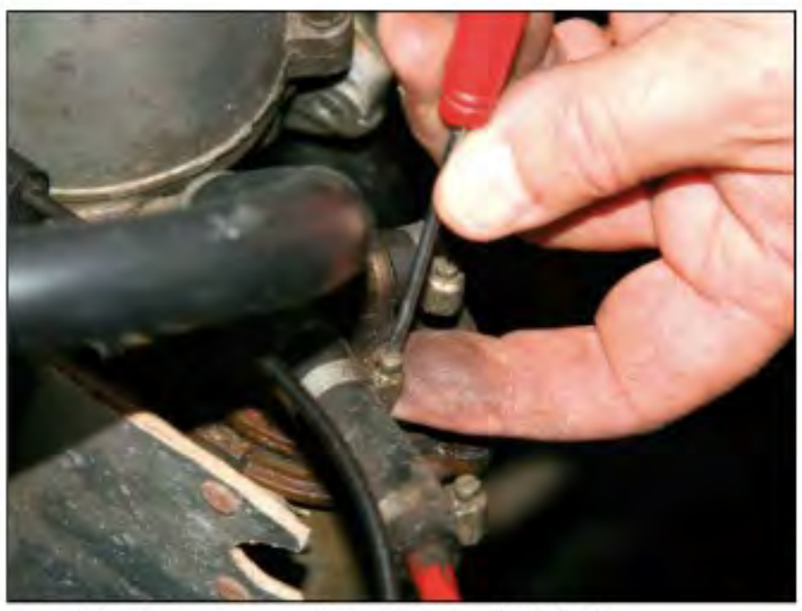
1 Déconnecter le tube de dépression sur la capsule de l'allumeur.

2 Desserrer le collier Serflex de maintien de la durit d'essence reliant la pompe aux carburateurs.

3 A l'aide d'une pince, faire de petits mouvements tournants pour "décoller" la durit et faciliter ainsi son extraction.



4 Extraire la durit.

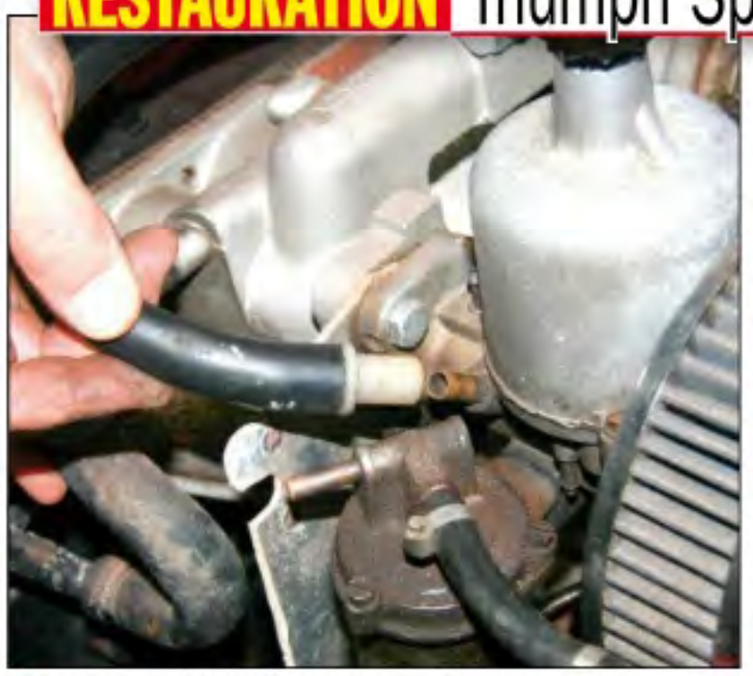


5 Procéder de la même manière sur le tube d'arrivée de carburant à la cuve du carburateur situé à l'AR du moteur (le dessus de cuve est muni de deux tubes).

6 Déconnecter le tube de dépression côté carburateurs.

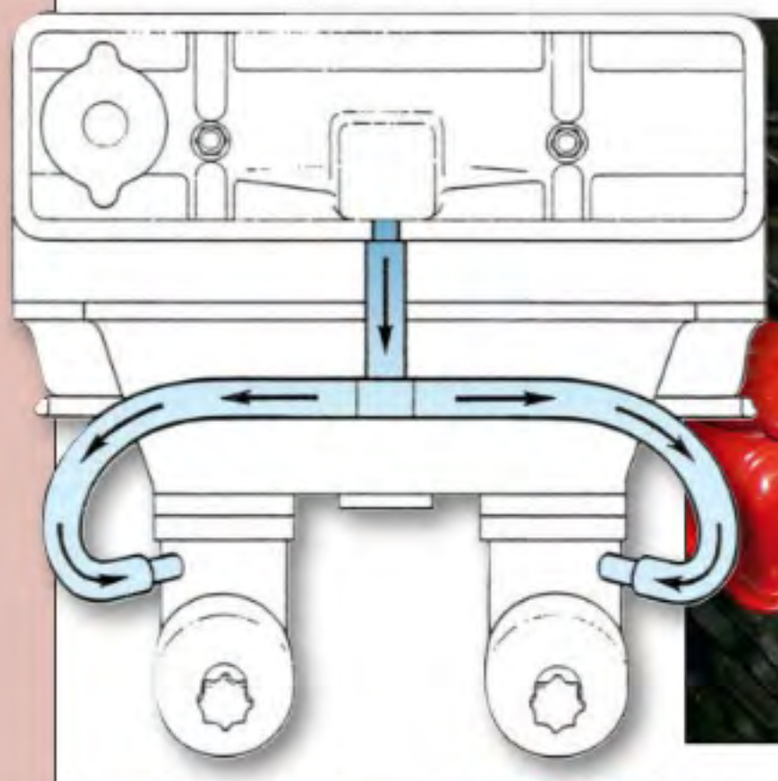
7 Débloquer l'écrou de fixation de la patte du tube de liaison entre la pompe à essence et le carburateur AR.

8 Déposer l'écrou et l'ensemble tube/patte.



9 Déconnecter le tube de réaspiration des vapeurs d'huile côté carburateurs (un pour chaque carbu).

10 Procéder de même côté cache-culbuteurs. Vous remarquez que nous avons affaire, ici, à une espèce de gaine qui a toutes les apparences d'un tuyau d'arrosage peint !



11 Déposer l'ensemble que les Anglais qualifient, avec une certaine emphase, de « système de contrôle d'émissions de carter supérieur ». Le principe est simple : les deux tuyaux flexibles profitent de l'aspiration créée autour de la zone de dépression des carburateurs pour aller chercher les vapeurs d'huile et les amener dans les chambres de combustion où elles sont brûlées (voir dessin).

12 Déclipser l'agrafe de maintien de la tige verticale de commande d'accélérateur.

13 Déconnecter la tige et récupérer l'agrafe.

14 Nous en arrivons à la dépose proprement dite des carbus. C'est à cet instant que l'on se demande pourquoi on nous a conçus avec des mains aussi grosses, sans yeux au bout des doigts et avec des bras aussi courts ! Il y a une injustice que tous les ingénieurs s'ingénient à mettre en évidence en positionnant, comme ici, une vis difficilement accessible, offrant à la clé une amplitude ridicule et à l'opérateur une visibilité nulle. Mais quand on n'a pas le choix, on fait contre mauvaise fortune bon cœur et on souffre en silence ! Quoique... Comme nous ne sommes pas masos, nous nous contentons, dans un premier temps, de les débloquer et de les dévisser de quelques filets.

15 Heureusement, la vis supérieure de fixation de chacun des carbus sur la pipe est nettement plus facile à dévisser.

16 Déposer la vis supérieure du carburateur AV.

17 Ecarter légèrement le pied de carbu de la pipe, et récupérer le joint d'étanchéité.

18 Déconnecter la durit d'arrivée d'essence à la cuve du carburateur AV (je vous l'accorde, nous aurions pu le faire plus tôt).

19 Procéder de la même manière sur le carburateur AR.

20 Finir de dévisser la vis inférieure du carburateur AV. C'est de plus en plus facile de la voir, parce qu'on a enfin un peu de jeu pour simplifier le travail. La déposer. Comme celles qui maintiennent les filtres à air, elle est vissée dans le zamak, métal "mou", et a donc un filetage "UNC", plus gros que la plupart des autres vis de la voiture, en filetage fin "UNF".

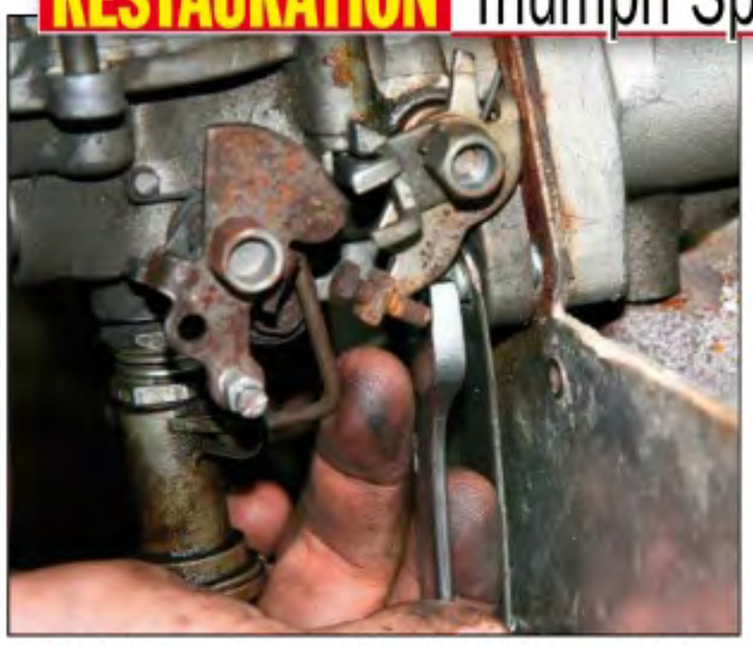
21 Déconnecter les interconnexions d'axes de papillons et de la commande de gicleur.

22 Déposer le carburateur AV avec son filtre à air.

23 Déposer l'interconnexion de la commande de gicleur.

24 Déposer l'interconnexion d'axes de papillons.

25 Déposer le ressort de rappel de la commande d'accélérateur.



26 C'est dingue, on voit ce que l'on fait ! Et on s'aperçoit ainsi que cette vis de fixation inférieure du carburateur AR porte également la patte sur laquelle était pris le ressort de rappel.

27 Déposer l'ensemble en tenant bien le carburateur.

28 Déposer le carburateur AR en maintenant la plaque antichaleur.

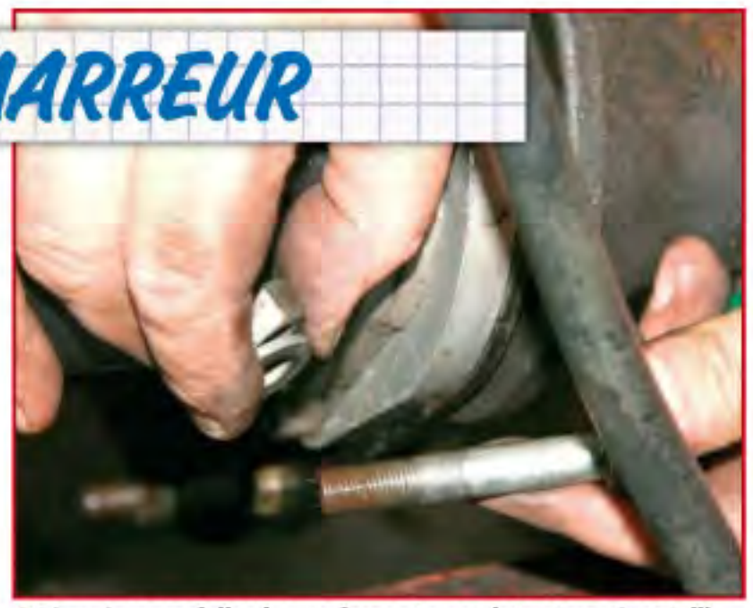
29 Récupérer la plaque antichaleur.

30 Nous achevons cette phase par la dépose de la durit qui relie la pipe d'eau au système de chauffage, via le système de réchauffage des pieds de carbus.

31 Nous avions préalablement déposé la durit supérieure de chauffage, ainsi que l'inférieure. Il reste à faire de même avec la durit de liaison entre le tube traversant la tubulure d'admission et le tube de retour d'eau.

4 DEPOSE DU DEMARREUR

1 Débloquer l'écrou du boulon de maintien inférieur de démarreur.



2 Récupérer rondelles (normalement, une plate et une éventail) et écrou, puis extraire la vis. Les puristes auront noté qu'elle est montée dans le mauvais sens, la tête devant se trouver, d'après le Catalogue de pièces, orientée vers l'avant de la voiture.

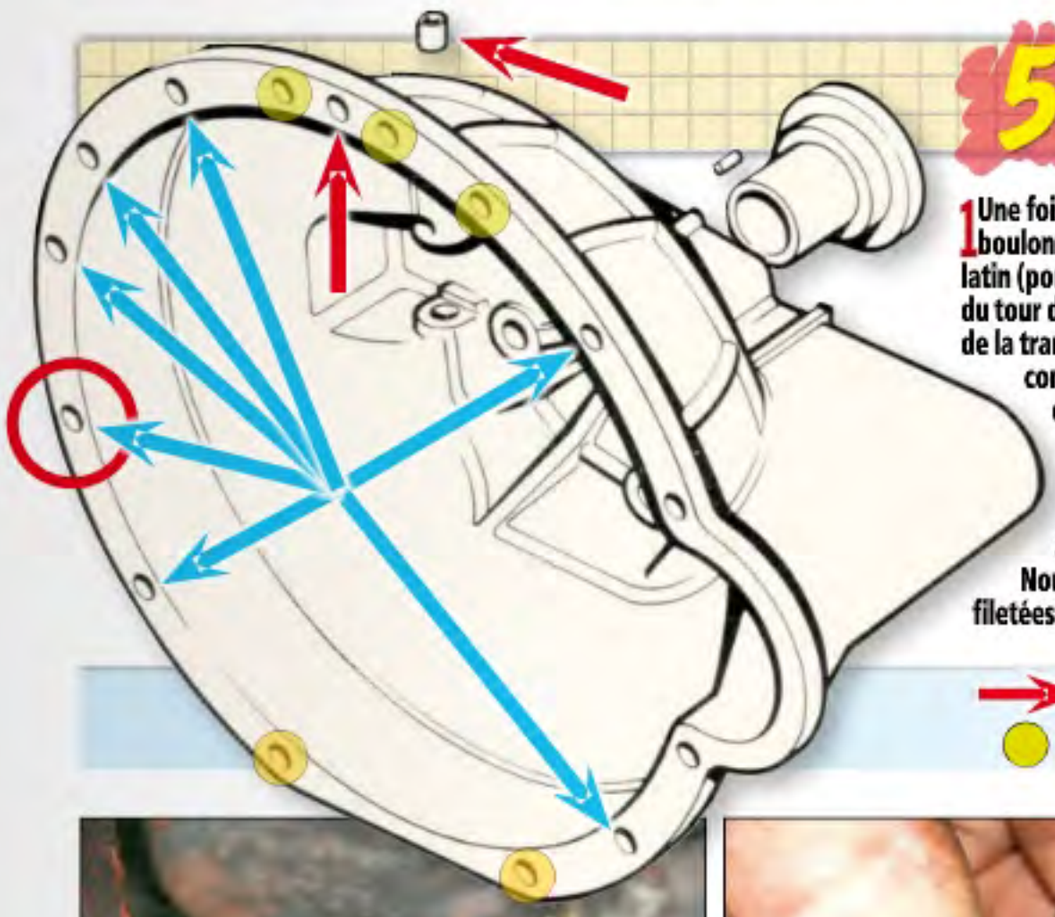
3 Débloquer l'écrou du boulon de maintien supérieur, lui aussi positionné à l'envers, si l'on en croit toujours le Catalogue.

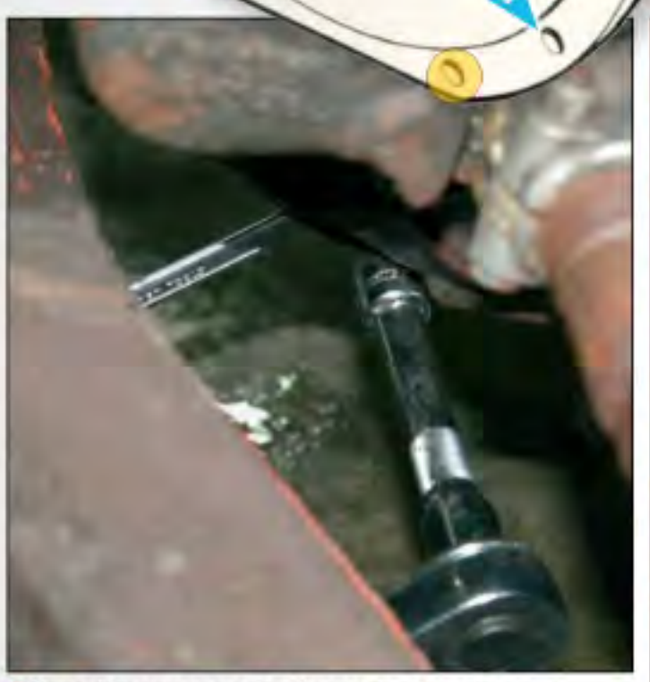
4 Retirer écrou et rondelles (plate et éventail) et extraire le démarreur avec son lanceur.

5 Récupérer la vis. Une fois de plus, nous les remplacerons par des modèles en cote impériale (en pouces).

5 DEPOSE DU MOTEUR

1 Une fois de plus, nous voici confrontés à un mélange entre boulonnerie impériale et métrique ! De quoi y perdre son latin (pour peu qu'on ait pu l'apprendre un jour) à l'attaque du tour de boîte, indispensable pour désolidariser le moteur de la transmission. Comme nous avons trouvé tout et son contraire, nous avons fait appel au Catalogue de pièces détachées pour tenter d'y voir plus clair. Il nous annonce six boulons avec vis filetées jusque sous la tête et rondelle Grover, deux boulons avec vis décolletée sous tête et rondelle Grover associée à une rondelle plate, trois goujons et un centreur. Nous, nous avons déposé huit boulons (six avec vis filetées jusque sous la tête et deux décolletées), deux vis, un goujon et un centreur. A l'évidence, deux goujons ont été remplacés par des vis. Le compte semble bon, mais si l'on se réfère au dessin et aux alésages sur la cloche d'embrayage et la plaque AR moteur, nous devrions avoir neufs boulons, dont deux décolletés sous tête (les deux du bas), trois goujons et un centreur. *Strange* ? Pas le moins du monde : nous avons déjà déposé l'un des boulons, celui qui tenait le fil de masse moteur (voir Déconnexion du faisceau AV, photo 11, *Gazoline* 206). Vous l'aviez oublié ? Je vous rassure, nous aussi (son emplacement est signalé par un cercle rouge sur le dessin). Ça n'est vraiment pas beau de vieillir. Une chose est cependant certaine : ça ne va pas être simple de faire le tri dans la satanée boulonnerie que nous découvrons.





2 Nous démarrons par la dépose des deux boulons situés tout en bas (ronds jaunes sur le schéma).

3 Soulager la boîte en utilisant un cric et une cale pour la maintenir simplement en appui.

4 Avancer la chèvre et, à l'aide de chaînes ou de sangles, attacher le moteur qui doit, en principe, être équipé de deux anneaux de levage. Là encore, nous le mettons en tension pour le soutenir.

5 Achever la dépose des boulons de tours de boîte.

6 En haut, nous devrions trouver trois écrous et goujons...

7 Mais nous recensons en fait un unique goujon et deux vis.

8 Une fois le tour de boîte terminé, déposer les boulons de fixation des supports moteur (un de chaque côté).

9 Récuper la vis, l'écrou Nylstop et la rondelle.

10 Ecarter la plaque de la cloche d'embrayage en faisant levier.

11 Soulever le moteur et accompagner le mouvement de désaccouplement en soulageant la boîte.

12 Et voilà, trop facile !

6 DEPOSE DE LA BOITE

1 Positionner une chandelle sous la cloche d'embrayage et enlever le cric.

2 Par principe, on réalise toujours un repère pour marquer la position de pièces assemblées et donc garantir leur parfait alignement. Surtout lorsqu'il s'agit de pièces tournantes équilibrées. Si ça n'a pas déjà été fait, frapper par exemple un coup de pointeau, ici sur chacune des brides, face-à-face. Ça permet de remonter exactement comme ça l'était au démontage. Une fois ces repères effectués, débloquer les quatre boulons assurant l'accouplement entre la bride de sortie de boîte et l'arbre de transmission.

3 Les déposer : une vis + un écrou Nylstop. On ne peut les sortir qu'après avoir orienté le boulon pour qu'il soit accessible par le haut.

4 Déporter l'arbre de transmission pour le poser sur la traverse milieu.

6 Déposer la boîte.

5 Débloquer et déposer l'écrou de tampon de boîte (un de chaque côté).

7 DEPOSE DE L'ARBRE DE TRANSMISSION

1 Même remarque que côté boîte : s'il n'y a pas de repères, les frapper. Si l'alignement des brides n'est en effet pas parfaitement respecté, l'arbre entrera en vibration. Outre que c'est fort désagréable, ça fragilise la transmission. Débloquer les quatre boulons d'accouplement de l'extrémité AR de l'arbre de transmission à la bride d'entraînement du pont.

2 Les déposer (même chose que côté boîte : il faudra faire tourner l'arbre pour positionner les boulons en haut).

3 Déposer l'arbre de transmission.

4 A ce stade, nous en profitons pour repérer et déposer tous les tampons entre châssis et caisse. Ils sont au nombre de six, quatre ronds de caoutchouc collés sur une rondelle en acier et deux blocs de caoutchouc, a priori carrés d'après le Catalogue. Nous, nous en avons trouvé un rond et un carré, et à l'AR, le caoutchouc a carrément disparu. Ils seront tous à remplacer.

[A suivre]

DÉMONTAGE MOTEUR [2]

Dernière étape qui va nous conduire à séparer les deux demi-carters, extraire arbre à cames et vilebrequin, puis déshabiller les culasses.

Texte **Philippe Sauvat** et **Paul Fraysse** - Photos **Sven Larsson**

8 DEPOSE DE LA POMPE A HUILE

1 Les 2CV 6 et AK 400 à moteur 602 sont équipées d'une filtration d'huile par cartouche amovible extérieure au bloc. Il nous faut maintenant la déposer. Débloquer la vis supérieure de fixation du support de cartouche.

2 Déposer la vis et sa rondelle.

3 La deuxième vis de fixation se trouve à l'intérieur du support.

4 La déposer avec son joint cuivre. Comme vous pouvez le voir, elle est extrêmement longue.

5 Déposer le support.

6 Et récupérer le joint torique 34 x 37,8 x 1,9.

7 Déposer les quatre goujons d'accouplement à la cloche d'embrayage (au besoin, utiliser le principe de l'écrou/contre-écrou).

8 Il y a deux tailles : ceux du haut sont les plus longs (80 puis 87 mm), ceux du bas les plus courts (75 mm).

9 Déposer les deux centreurs (un en haut, un en bas diamétralement opposé au premier).

10 Déposer les deux vis de fixation du tamis avec leur rondelle.

11 Débloquer les cinq vis de fixation du couvercle de pompe à huile.

12 Avant de les déposer, frapper un repère sur le couvercle et sur le carter pour le sens de montage. En principe, on ne peut pas se tromper, mais deux précautions valent toujours mieux qu'une.

13 Déposer les cinq vis de fixation.

14 Puis le couvercle.

15 On s'aperçoit qu'un méplat a été usiné sur le couvercle pour qu'il puisse passer sous le logement du palier AR de vilebrequin. Il faudra s'en souvenir lors du remontage, bien que nos deux repères constituent un moyen plus sûr de ne pas avoir à réfléchir.

16 Extraire le petit pignon excentrique menant.

17 Puis la roue menée.

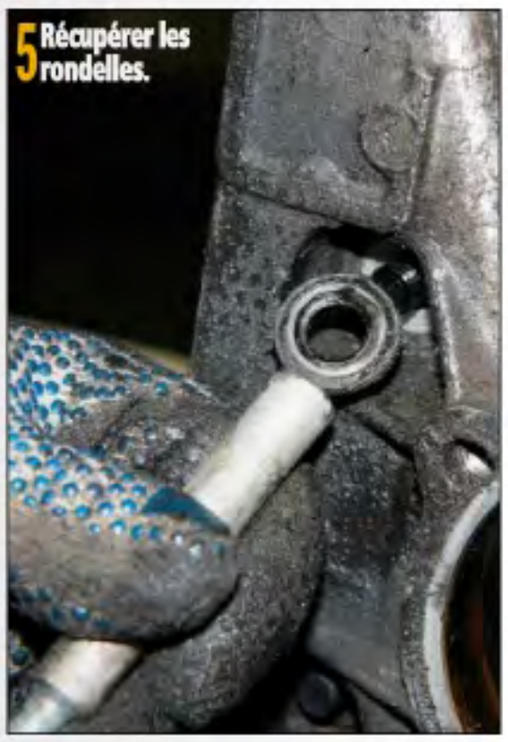
9 SEPARATION DES CARTERS

1 Déposer les écrous et vis d'assemblage des deux demi-carters.

2 Débloquer la vis supérieure.

3 Récupérer la vis et son écrou.

4 Il ne reste plus qu'à déposer les écrous borgnes de 10. On commence par les deux se trouvant côté carter droit.



5 Récupérer les rondelles.

6 Placer le bloc sur le côté de manière à ce que le demi-carter droit soit dirigé vers le bas.

7 Déposer les deux derniers écrous borgnes côté carter gauche.

8 Puis leur rondelle.

9 Et enfin l'ultime écrou.

10 Récupérer l'écrou et la patte de maintien du tube de graissage des culasses.

11 A l'aide d'un maillet, décoller les deux demi-carters.

12 Les séparer.

10 DEPOSE DU VILEBREQUIN

1 Déposer le tamis d'huile.

2 Extraire l'arbre à cames.

3 Déposer le corps de pompe à huile.

4 Déposer le joint spi AR de vilebrequin...

5 ... puis le joint spi AV de vilebrequin.

6 Dans le cas où l'on ne changerait pas les coussinets de vilebrequin, nous repérons leur positionnement afin de faciliter l'opération de remontage. A l'aide d'une pointe à tracer, nous réalisons une petite marque à fleur de plan de joint de carter.

7 Puis nous déposons le vilebrequin.

8 Déposer la vis de fixation supérieure de l'écran qui ne se trouve que sur les moteurs 602, associé à la cartouche filtrante.

9 Faire de même pour la vis latérale.

10 Déposer l'écran.

11 DESHABILLAGE DE LA CULASSE

1 Serrer la culasse entre les mordaches douces d'un étau (celles-ci doivent être positionnées juste sous les tubes enveloppes). Durant toute la procédure de déshabillage, ranger soigneusement les pièces dans des pochettes identifiées : culasse droite ou gauche, échappement ou admission.

2 Voilà une différence de taille entre la précédente génération et la famille 435-602 cm³ : la vis de fixation de l'axe de culbuteur est à tête oblongue. Et pour cause : le ressort d'appui a été remplacé par une entretoise afin d'assurer un meilleur guidage du culbuteur. On ne peut donc plus repousser une pièce "élastique" pour positionner une clé à pipe classique, d'où le nouveau dessin de la tête de vis. Dans l'idéal, il faudrait utiliser l'outil spécial créé par Citroën, mais nous ne l'avions pas sous la main au moment de déshabiller la culasse. Nous avons donc fait appel à une clé plate de 6 pour débloquer cette vis.

3 Déposer la vis avec sa rondelle cuivre d'étanchéité.

4 Déposer l'ensemble axe, culbuteur, entretoise et rondelles d'appui.

5 Procéder de même pour le deuxième ensemble axe, culbuteur, entretoise et rondelles d'appui.

6 Déposer la bougie.

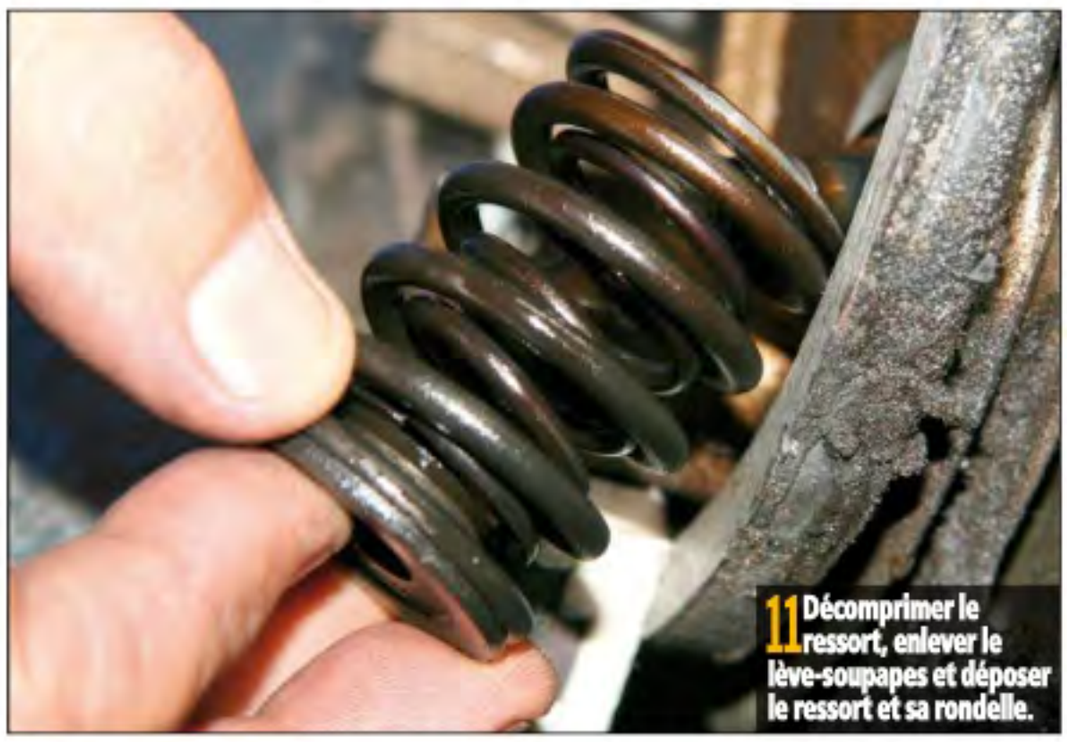
7 Pour déposer les soupapes, utiliser un lève-soupapes, vis en appui sur la soupape...

8 ... embouts en appui sur la rondelle.

9 Comprimer le ressort.

10 A l'aide d'un aimant, récupérer les deux demi-clavettes.

12 Là, deux possibilités : si votre moteur est postérieur à septembre 1976, vous ne trouverez qu'un unique ressort (Ø fil 4,2 mm). S'il est antérieur, vous aurez, comme sur le moteur AZ, deux ressorts : un gros extérieur (Ø fil 3,6 mm) et un petit intérieur (Ø fil 2,7 mm). Les montages ne sont pas interchangeables, le lamage d'appui de la coupelle de centrage ayant été agrandi, passant de 32 à 33,2 mm, pour accepter ce nouveau ressort unique.



11 Décomprimer le ressort, enlever le lève-soupapes et déposer le ressort et sa rondelle.

13 Déposer la coupelle de centrage.

14 Repousser la soupape...

15 ... et la déposer.

16 Procéder de même pour la deuxième soupape.

17 Deuxième particularité évidente : la présence de joints de queue de soupape. Les déposer en se servant, par exemple, d'une lame de tournevis pour faire levier.

18 Déposer le joint double de tubes enveloppes de tiges de culbuteurs.

19 Sans surprise, il a cassé net. Déposer la coupelle d'appui et le ressort.

20 Et finir avec la rondelle d'appui.

21 Procéder de la même manière sur le deuxième tube enveloppe.

[A suivre]

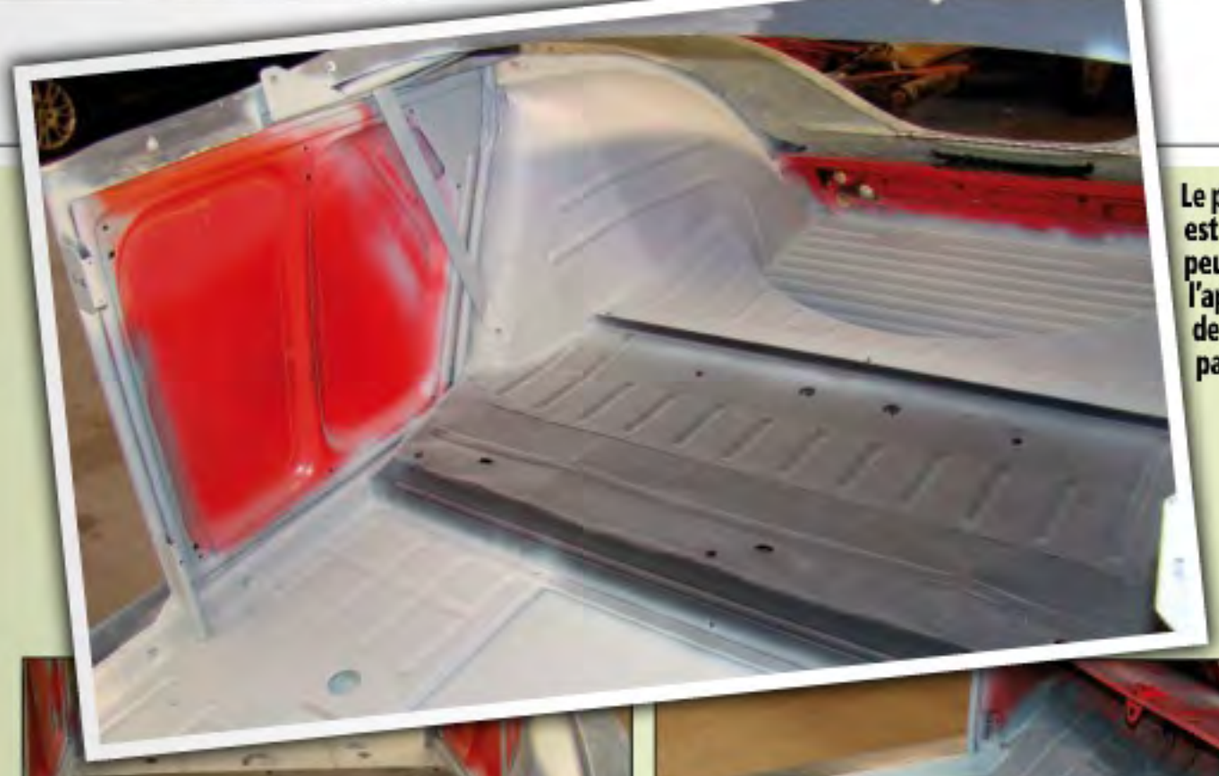
RESTAURATION

CITROEN 2 CV6 HOFFMANN [3]

ADAPTATIONS ET FINITIONS

Le plus dur semble avoir été fait, le kit étant désormais collé à la caisse. Il reste cependant un détail. Hoffmann a prévu des vitres latérales fixes, Eric souhaite les rendre descendantes. Il va devoir adapter un mécanisme d'Acadiane dans ses portes.

Texte **Paul Fraysse** - Photos **Sylvie Perrault**



Le plus dur est fait. Eric peut passer à l'apprêtage de toute la partie tôle.

C'est à ce stade que l'on met en place les marchepieds, un accessoire optionnel qui finit bien mieux la voiture.

DECOUPAGE DES PORTES

Mises en apprêt, les portes sont découpées.

Fin de l'apprêtage et longues séances de ponçage, mastiquage, ponçage, apprêt de finition, ponçage... Jusqu'au départ en peinture.

CITROEN **2 CV6 HOFFMANN** [3]

REMONTAGE ET FINITIONS

Le cabriolet revient de peinture revêtu d'une très seyante teinte brun cajou nacré. Je vous fais grâce de la rénovation du moteur, des accessoires électriques, de la crémaillère, des freins, pour passer directement à la phase remontage.

Eric veut absolument que les vitres soient descendantes. Si Hoffmann propose bien une solution, elle est trop onéreuse. Il a donc décidé de se débrouiller seul et a récupéré des mécanismes de lève-vitres manuels d'Acadiane. L'adaptation n'est pas simple, elle va demander plusieurs jours de réflexions et modifications, les glaces étant faites sur mesure.

On voit bien les points d'ancrage pour les ceintures de sécurité. Ils sont homologués par le TÜV allemand, au moins aussi sévère que notre DRIRE nationale.

Mise en place de la capote. Il ne reste plus qu'à en profiter !

UN AN D'ABONNEMENT POUR **ERIC** ET **SYLVIE**

Faites comme eux, photographiez les phases de votre restauration et faites-nous parvenir son dossier en multipliant les photos haute résolution et les informations. Et vous gagnerez peut-être un abonnement à votre magazine préféré.

Autotech GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

autotech.gazoline.net

INDISPENSABLE

Préparation Rallye-Raid Renault 4
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 218 x 285 mm, 108 p., 277 photos, broché, couverture souple.
La Quatrelle, voiture à tout faire ? Sans doute. Mais pas forcément apte à se distinguer sur tous les terrains, sauf à l'y préparer. Les modifications apportées touchent aussi bien à la hauteur de caisse qu'au renforcement des suspensions, à l'aménagement intérieur, à l'amélioration du refroidissement ou au confort des passagers. A copier sans modération... ***Réf. Pix 1041***

18€

EN VEDETTE

Réfection moteur Citroën 2 CV 375 et 425 cm³
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 218 x 285 mm, 90 p., 1.000 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
La première génération du bicylindre de la 2 CV a évolué de 1949 à 1970 (1974 sur l'utilitaire AZU), passant de 375 à 425 cm³ et de 9 ch SAE à 18. Un accroissement de la puissance qui s'est accompagné d'une multitude de changements que nous vous détaillons. Pas à pas, nous avons imaginé une méthodologie de réfection reproductible sans grosses connaissances mécaniques ni outillage spécifique. Du déshabillage à la mise en route, en passant par l'autopsie des pièces, la rectification et le montage et des opérations rarement montrées. ***Réf. Pix 1042***

29€

Techniques de restauration
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 180 p., format 218 x 285 mm, 3.000 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
Plus de 3.000 photos pour découvrir les techniques à mettre en œuvre afin de réussir une restauration. ***Réf. Pix 1021***

39€

Réfection moteur & boîte Panhard
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 116 p., format 218 x 285 mm, 1.140 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
La réfection d'un moteur et d'une boîte de vitesses Panhard, par l'équipe technique de *Gazoline*. ***Réf. Pix 1025***

29€

Réfection moteur Peugeot 203
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 132 p., format 218 x 285 mm, 1.275 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
Le reconditionnement d'un moteur de 203, applicable à la 403.
Réf. Pix 1026

29€

Réfection moteur Renault Dauphine
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 108 p., format 218 x 285 mm, 1.090 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
Une méthode de réfection du bloc Boulogne trois paliers des 4 CV, Dauphine, et sur les premières R4, R5, R6, Floride... ***Réf. Pix 1027***

29€

Réfection et réglages des carbus Weber DCOE
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 44 p., format 218 x 285 mm, 450 photos, broché, couverture souple.
Rénovation, synchronisation et réglages des carbus Weber. Avec en prime le tableau d'affectation des DCOE. ***Réf. Pix 1030***

14€

Réfection et réglages des carbus SU
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 36 p., format 218 x 285 mm, 330 photos, broché, couverture souple.
La procédure de rénovation de carbus SU, applicable aux modèles produits jusqu'aux années 80. ***Réf. Pix 1019***

9€90

Réfection et réglages d'un overdrive
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 52 p., format 218 x 285 mm, 410 photos, dos carré cousu collé, couverture souple.
Image par image, la rénovation d'un overdrive, son fonctionnement et des astuces pour affiner les réglages. ***Réf. Pix 1017***

18€

Réfection et réglages d'un allumeur
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 44 p., format 218 x 285 mm, 600 photos, broché, couverture souple.
Réfection d'un allumeur, montage et calage après passage au banc. Avec tableau des angles de cames. ***Réf. Pix 1029***

14€

Accessoires électriques
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 52 p., format 218 x 285 mm, 542 photos, broché, couverture souple.
14 fiches pour rénover un alternateur, une dynamo, un démarreur, ajouter un mano de pression d'huile... ***Réf. Pix 1016***

18€

Analyse des pannes de l'automobile
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 36 p., format 168 x 230 mm, 50 photos, broché, couverture souple.
Apprendre à déterminer l'origine d'une panne devient un jeu d'enfants avec ce guide didactique. ***Réf. Pix 1018***

9€90

La révision
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 52 p., format 218 x 285 mm, 440 photos, broché, couverture souple.
En 19 grandes étapes, toutes les phases à respecter pour une révision dans les règles de l'art. ***Réf. Pix 1015***

18€

Le dictionnaire de l'automobile
Collectif, éd. Pixel Press Studio, 84 p., format 168 x 230 mm, 273 photos, relié, couverture souple.
Tous les termes techniques décortiqués : carrosserie, freinage, moteur, transmission, direction... ***Réf. Pix 1010***

18€

TOUS LES JOURS, DES PROMOS SUR NOTRE SITE autotech.gazoline.net

Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net

Je vous passe commande des ouvrages suivants :

Réf.	Titre	Prix

TOTAL

Frais de port et d'emballage 4€ par ouvrage soit ..... x 4€ =

TOTAL GÉNÉRAL

BON DE COMMANDE AUTOTECH GAZOLINE

A remplir et à renvoyer à AUTOTECH GAZOLINE - BP1 - 78870 BAILLY (FRANCE)
accompagné de votre règlement

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire
☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

BONNES ADRESSES

VANNERIE

Romand'art, 65 rue de la Galandière, 37190 Villaines-les-Rochers. T. 02.47.45.49.04. www.romand-art.fr

C'est Bernard Leprêtre qui nous a déniché cette adresse. Il a fait réaliser, au modèle, un porte-parapluie en osier, comme on en trouvait dans le temps sur les ancêtres et vétérans. Catherine et Christophe Romand en ont profité pour lui montrer leur savoir-faire, notamment sur une malle montée depuis sur une Rolls. Du beau travail.

RESTAURATION

Classic Auto Loisirs, 8 rue Charles Tellier, 17000 La Rochelle. T. 06.74.88.63.67 ou 05.46.29.97.78. www.classicautoloisirs.fr Pascal Mangin anime une nouvelle structure plus particulièrement tournée vers la rénovation et la vente d'anglaises. De la carrosserie à la mécanique, en passant par la peinture et la sellerie.

ACHAT/VENTE

Classic Lorraine Cars, 6 rue d'Epinal (rond-point de Chavelot sur la RN 57), 88150 Chavelot. T. 06.45.26.34.00. www.classic-lorraine-cars.com Espace d'expo-vente mêlant voitures, coin détente avec boissons non alcoolisées, produits d'entretien, miniatures, magazines...

NOUVEAU

MOSS S'INSTALLE EN FRANCE

C'est ce qu'on appelle un heureux hasard ! A peine entamons-nous la restauration d'une Triumph Spitfire que le géant américain de la pièce pour anglaises, Moss, débarque en France. Pas n'importe où. A Bailly, à 200 mètres de nos ateliers. Il ne démarre pas de zéro, rachetant au passage Motor Dream, distributeur de ses pièces depuis plus de 20 ans. Un accord somme toute logique pour une stratégie de conquête du marché continental, avec des prix identiques à ceux qui sont aujourd'hui pratiqués en Grande-Bretagne par Moss Europe ou aux Etats-Unis par Moss Motors. Pour mémoire, rappelons que Moss produit et diffuse des éléments pour MG, Triumph, Mini, Jaguar, Austin-Healey et Morris, et que la société mère est basée aux Etats-Unis où elle a été créée en... 1948 ! Laurent Dutoya, le fondateur de Motor Dream, reste aux commandes, tout comme Daniel et Matthieu. Seule différence notable lorsque vous commandez une pièce : le tarif. Revu sauvagement à la baisse. Ne vous étonnez donc pas si nous nous servons désormais chez Moss Paris. Nous y allons même à pied !

Moss Motor Dream Paris, ZAC du Cornouiller, 7 rue Chaponval, 78870 Bailly. T. 01.30.80.20.30. www.motordream.com

NOUVEAUTE

POUR TRIUMPH TR6

Bastuck distribue un masque AV de TR6 remplaçant la pièce d'origine. Deux modèles : celui d'avant le n° de châssis CF27000 (TR6 et PI) et celui qui lui a succédé (TR6 carbus). 467,70 euros.

Bastuck, 84 rue du général Altmayer, 57500 Saint-Avold. T. 03.87.92.94.44. www.bastuck.com

NOUVEAUTE

POUR FORD VEDETTE

RCA/Robri vient d'éditer des autocollants destinés à rhabiller compteurs et instruments Jaeger pour Ford Vedette, sauf ceux à fond couleur or (tachymètre, combiné essence/eau/huile/ampères, montre : 25 euros les trois pièces) et pour Ford Comète (les mêmes auxquels s'ajoute le compte-tours – 28 euros). A monter soi-même avec soin. Port gratuit jusqu'au 31 janvier. Prochainement sera également disponible le joint de nez de boîte pour Ford Vedette (45 x 65,20 x 16) à 45 euros, port gratuit, toujours jusqu'au 31 janvier.

RCA/Robri, 10 rue de l'Ancienne Mairie, 78440 Fontenay-Saint-Père. T. 01.34.79.12.60. www.rca-robri.com

BONS PLANS GAZOLINE

APPROVED BY GAZOLINE APPROUVÉ PAR

Les produits que nous vous présentons ici ont été testés et approuvés par l'équipe technique de *Gazoline*. Nous avons négocié un prix spécial ou des codes promos réservés aux lecteurs de *Gazoline*. Pour en bénéficier, vous devez découper le bon associé au produit et le renvoyer, avec votre commande, au fabricant dont l'adresse est mentionnée, ou pour les codes promos, sur son site. NE NOUS ENVOYEZ RIEN ! NOUS NE SOMMES PAS LES DISTRIBUTEURS DE CES PRODUITS.

KIT **RENOVATION CARROSSERIE**

Redonne du lustre à une peinture fatiguée en 3 opérations et 5 produits, incluse la cire d'entretien.

60€*

*les 5 produits, frais de port compris

COMMANDE A ADRESSER A > BELLES ANCIENNES, 6 RUE PAUL LANGEVIN 38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU • T. 06.03.03.21.21

UNE **NENETTE** OFFERTE*

Car Cover est le spécialiste n° 1 de la housse de voiture, standard ou sur mesure, dans votre garage ou en extérieur.

*pour toute commande supérieure à 99€

Boutique en ligne 24/24 www.car-cover-france.com CODE PROMO : GAZOLINE

COMMANDE A ADRESSER A > CAR COVER, 1085 AVENUE DU PARC DES EXPOSITIONS • 33260 LA TESTE-DE-BUCH

LIQUIDE DE FREIN **SILICONE RESTOM**

28,90€*

*Répond au cahier des charges de la norme DOT 5. Ne se charge pas en humidité. Adapté aux véhicules qui roulent peu.

*le bidon de 1/2 litre, frais de port compris

COMMANDE A ADRESSER A > RESTOM, 20 RUE DU 1ER MAI 71500 LOURANS • T. 03.85.74.95.60

NOUVEAUTE

DEMARREUR PLUS PUISSANT

Mon ancienne diffuse désormais les démarreurs PowerLite. Fabriqués en Angleterre, ils assurent une puissance accrue (jusqu'à deux fois plus, car ils consomment deux fois moins) pour un démarrage facilité et un poids réduit de moitié. Un exemple de prix : pour Spitfire 1300/1500, 218 euros TTC. A titre de comparaison, un démarreur pour 1500 est vendu £187,96 chez Moss (environ 227 euros).

Mon ancienne,
2 avenue Paul Langevin,
59332 Tourcoing Cedex.
T. 03.20.68.38.78.
www.monancienne.com

OUTILLAGE

INDUCTEUR DE CHALEUR

Le principe est bien connu : lorsqu'un écrou résiste, on le chauffe. Mais la flamme du chalumeau n'est pas toujours aussi précise qu'on le voudrait, et on chauffe bien souvent autour, ce qui limite l'efficacité de l'opération. D'où l'idée de cet inducteur équipé d'une bobine spirale qui vient entourer l'écrou récalcitrant. C'est le champ magnétique ainsi créé qui fait vibrer les électrons dans le métal. Ce n'est pas donné, mais rien n'empêche de partager cet outil entre bricoleurs. 1.029 euros.

Toolatelier,
2 avenue Paul Langevin,
59332 Tourcoing Cedex.
T. 08.26.55.52.55.
www.toolatelier.com

Bon de commande

A découper ou à photocopier et à renvoyer à
PIXEL PRESS STUDIO / BP1 / 78870 BAILLY (FRANCE)

PIXEL PRESS STUDIO

Egalement disponible sur notre site autotech.gazoline.net

6,50 € Seulement

DECOUVREZ NOS NOUVEAUX FASCICULES TECHNIQUES

○ Oui, je souhaite passer commande du (des) fascicule(s) suivant(s) :

Qté	Ouvrage	Prix unitaire	Soit
	Rénovation et calage d'une magnéto haute tension	6,50 € TTC	
	Rénovation d'une crémaillère de Peugeot 203	6,50 € TTC	
	Rénovation d'un amortisseur à bras Peugeot	6,50 € TTC	
	Rénovation d'un boîtier de direction	6,50 € TTC	
	Pense pas bête mécanique	6,50 € TTC	
	TOTAL		
	Frais de port et d'emballage 1,30 € par fascicule, soit 1,30 € x ..... (nombre de fascicules) =		
	TOTAL GÉNÉRAL		

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

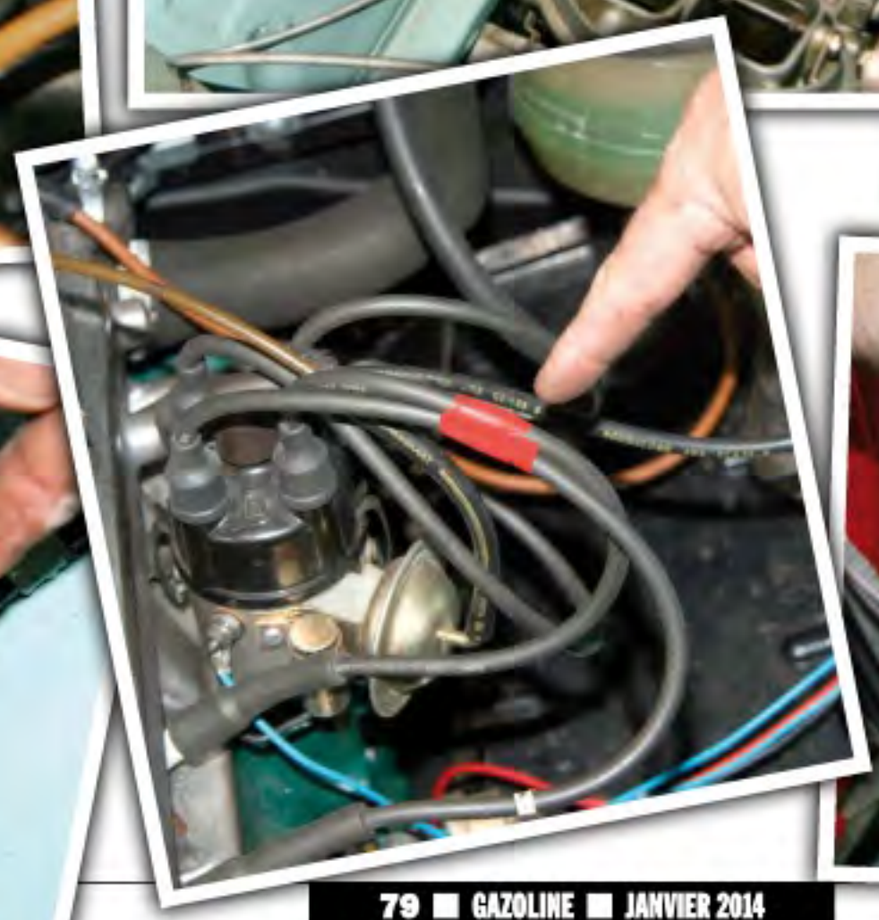
Signature

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

ESSAI PRODUIT

AUTOVULCANISANT A TOUT FAIRE

Il s'agit ici d'un retour d'expérience. Bien plus que d'un essai produit. Depuis des mois, nous nous trimbalons avec un rouleau autovulcanisant Loctite 5075. Une bande étirable (jusqu'à trois fois sa taille) qui, en s'enroulant sur elle-même, s'autosoude (elle n'adhère en aucun cas au support) et réalise une véritable gaine parfaitement étanche. Le plus incroyable, c'est qu'elle résiste à une pression de 5 bars, aux hydrocarbures, à la température (de -54 à +260 °C), à l'essence, aux acides... Bref, on fait joujou avec pour colmater une fuite dans une durit d'eau ou d'essence, mais pas seulement. Nous nous en servons pour tout et son contraire : entourer un manche de marteau pour améliorer sa prise en main (il ne glisse plus), isoler une cosse électrique, tenir des fils ensemble, remplacer temporairement un collier de serrage... Bref, on ne peut plus s'en passer. Prix public : 12 euros. **En vente dans les centres autos.**



NOUVELLE EDITION

L'ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE

Tous les professionnels qui travaillent pour faire vivre nos véhicules d'époque

PIXEL PRESS STUDIO

ISBN 978-2-917038-28-4 - 9 € TTC

9 € Seulement

Près de 900 adresses pour dénicher la pièce détachée qui vous fait défaut, l'artisan capable de rénover votre sellerie ou de rebobiner votre magnéto, le carrossier qui saura redresser votre aile ou votre pare-chocs, l'électricien qui réglera votre problème de faisceau, le spécialiste qui remettra en état le carburateur de votre auto ou pourra vous conseiller sur les produits à utiliser pour dégraisser ou raviver des couleurs, le rectifieur qui saura éprouver votre culasse et vous dénicher un jeu de segments ou de coussinets, le peintre en lettres qui dessinera le filet sans lequel votre peinture ne sera pas conforme à l'origine... Mais également les organismes sans qui vous ne pouvez pas rouler, et notamment la DRIRE de votre région, et les organisateurs de rallyes qui vous permettront de profiter pleinement de votre ancienne.

Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net

Disponible sur notre boutique en ligne
http://autotech.gazoline.net

BON DE COMMANDE

A remplir et à renvoyer avec votre règlement à Pixel Press Studio - BP1 - 78870 BAILLY

Oui, je souhaite passer commande de..... exemplaire(s) de **L'ANNUAIRE DE LA VOITURE ANCIENNE** au prix unitaire de **9€** auquel je rajoute 3€ de frais de port, soit un total de **12€**.

..... exemplaire(s) x 12€ =

€

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire
☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration **OBLIGATOIRE** Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

SUR NOTRE FORUM

RESTAURATIONS A SUIVRE

Pour un peu, nous aurions pu faire un spécial restaurateurs sarthois. En fait, nous en avons deux qui chipent la vedette ce mois-ci. Mais si l'un œuvre sur une TR3, le deuxième se fait l'intermédiaire d'un pote.

TRIUMPH TR3A 1959 : C'EST REPARTI POUR UN TOUR

Restauration d'une triumph TR3A de 1959. Revoilà roro72 ! Après avoir achevé la remise en état de sa Mini, il s'ennuyait. Devinez quoi ? Il a craqué pour une autre anglaise. Cette fois, c'est une TR3A de 1959 qui passe entre ses mains. Dans son jus, mais suffisamment propre pour justifier... une restauration totale ! On ne rigole pas dans le 72 !

A priori, elle est en assez bon état, mais elle a manifestement souffert à voir son pare-brise étoilé.

Ben ils sont passés où les carbus ?

Ils sont dans le coffre. Preuve qu'un début de restau était envisagé.

Calandre et masque AV tombés, on a une vue imprenable sur le radiateur.

Le démontage se poursuit par les ailes : 16 vis par côté ! Il manquait les joints, ce qui explique la quantité industrielle de boue *Made in USA* (l'auto vient de là-bas).

Houlà, roro72 se ferait-il avaler par sa TR ? Illusion d'optique, il a tenté de se glisser dessous...

La preuve. C'est vrai qu'il n'y a guère de place...

TALBOT M67 1927 : UNE SACREE RECONSTRUCTION !

Restauration d'une avant-guerre. Pour une fois, ce n'est pas le restaurateur lui-même qui parle (Damien, en l'occurrence), mais son pote transfluide72 qui se charge des scans et raconte l'histoire de la reconstruction d'une Talbot M67 de 1927. Un chantier qui mêle tôlerie, boiserie, sellerie, mécanique...

L'arrivée de la belle en janvier... 2007. Il ne faut pas être pressé lorsqu'on se jette sur un tel chantier. Comme vous le verrez, le travail effectué est phénoménal, et Damien est un artiste.

Pour preuve, la manière dont il a sauvé le bloc-cylindres qui avait gelé. « Après soudage à la baguette fonte-nickel (ce n'est pas donné) avec un onduleur, la paroi du bloc a subi une métallisation par projection à 800 °C d'alu-zinc afin d'obtenir une bonne étanchéité de toutes les microfissures. La grande plaque a ensuite été collée et vissée. Ne pas percer au hasard, mais bien viser les bons emplacements. Le bloc a été éprouvé à 100 °C pendant 6 à 8 heures avec addition dans l'eau de Wondarweld (soudure chimique de bloc-moteur, diffusée par Holts). A ce jour, après plusieurs heures de fonctionnement, il n'y a pas de problème. »

Le bloc en cours de rééquipement.

Si la partie mécanique est exceptionnelle, que dire de la boiserie ? Un travail qui laisse pantois. Chapeau bas Monsieur Damien. Et j'insiste sur le Monsieur.

Et toujours à suivre, l'Estafette de lebarbu qui se fournit en pièces en Allemagne (un comble dit-il, mais y a-t-il moyen de faire autrement ?), Moumousse la R5 de r5-1229, le remontage de la Bond d'azu01, la Simca 1000 de bugatty22, l'ambulance Baboulin de vraoum, l'Aronde de P60/59 et bien d'autres...

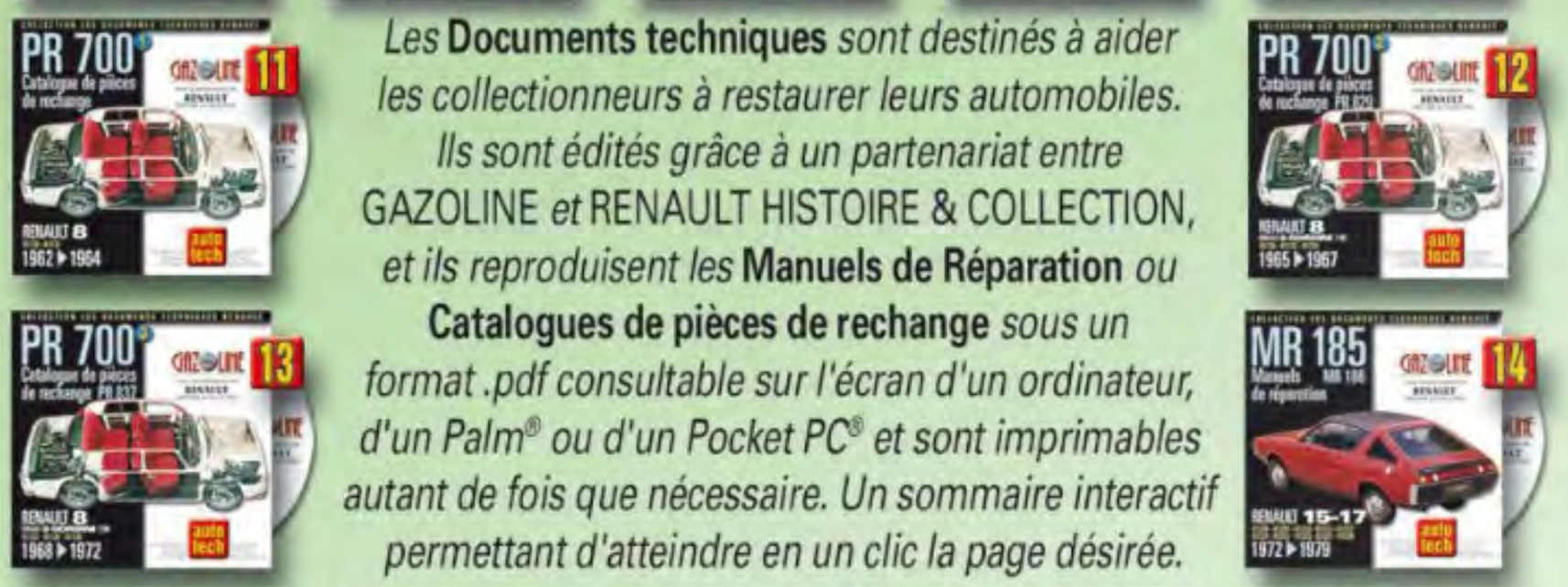
gazoline.net/forum

COLLECTION LES DOCUMENTS TECHNIQUES RENAULT

auto tech

DOCUMENTATION TECHNIQUE AUTOMOBILE

AUTOMOTIVE TECHNICAL DOCUMENTATION



Tout Titine sur un CD-ROM 16

L'intégralité de la restauration de la P60, de l'achat au contrôle technique final, en numérique. 37 épisodes, 300 pages, plus de 4.500 photos réunies sur un seul CD-ROM [*], à consulter sur l'écran de votre ordinateur ou à imprimer. Fichiers au format .pdf, lisibles sur toutes les plates-formes PC, Mac, Linux, Unix... Avec sommaire détaillé et interactif.

30€ seulement +3€ de frais de port

[*] Ces articles sont parus dans Gazoline, du n° 68 au n° 104 inclus, et sont également disponibles en téléchargement sur notre site internet http://gazoline.net (prix moyen d'un chapitre : 1,50 €)

Les **Documents techniques** *sont destinés à aider les collectionneurs à restaurer leurs automobiles. Ils sont édités grâce à un partenariat entre* GAZOLINE *et* RENAULT HISTOIRE & COLLECTION, *et ils reproduisent les* **Manuels de Réparation** *ou* **Catalogues de pièces de rechange** *sous un format .pdf consultable sur l'écran d'un ordinateur, d'un Palm® ou d'un Pocket PC® et sont imprimables autant de fois que nécessaire. Un sommaire interactif permettant d'atteindre en un clic la page désirée.*

Et toujours... Tout Gordie sur un CD-ROM 1

30€ seulement +3€ de frais de port

L'intégralité de la restauration de Gordie, de l'achat au contrôle technique final, en numérique. 41 épisodes, 228 pages, plus de 4.000 photos réunies sur un seul CD-ROM [**].

[**] Ces articles sont parus dans Gazoline, du n° 38 au n° 68 inclus, et sont également disponibles en téléchargement sur notre site internet http://gazoline.net (prix moyen d'un chapitre : 1,50 €)

20€ seulement +3€ de frais de port

☐ Je vous passe commande du (des) CD-ROM suivant(s) :

- ☐ **2** PR 832 (R10)
- ☐ **3** MR 68, 97 & 133 (R8 & R8 G)
- ☐ **4** MR 93 (Dauphine ->1963)
- ☐ **5** PR 685 (4 CV)
- ☐ **6** MR 131 (R10)
- ☐ **7** PR 643 (Dauphine ->1963)
- ☐ **8** MR 67 (Floride S-Caravelle 1962 ->1963)
- ☐ **9** PR 705 (Floride S-Caravelle 1962 ->1963)
- ☐ **10** PR 606 (Frégate-Domaine 1957 ->1960)
- ☐ **11** PR 700-1 (R8 ->1964)
- ☐ **12** PR 700-2 & 829 (R8 & R8 G 1965 ->1967)
- ☐ **13** PR 700-3 & 837 (R8 & R8 G 1968 ->1972)
- ☐ **14** MR 185 & 186 (R15 & R17)
- ☐ **15** MR A110
- ☐ **17** MR 94 (Dauphine 1964 ->1968)
- ☐ **18** MR 218 & 219 (Fuego)
- ☐ **19** MR 20 & MR 33 (4 CV)
- ☐ **20** MR 56 (Floride-Caravelle 1959 ->1961)
- ☐ **21** MR 221 & 193 (R5 Turbo 1981 ->1986)
- ☐ **22** MR 175 & 176 (R4 1961 ->1983)
- ☐ **23** MR 145 (R6 1969 ->1980)
- ☐ **24** MR 52 & 197 (Estafette 1960 ->1968)
- ☐ **25** MR 150 & 164 (R12 1970 ->1980)
- ☐ **26** MR 96 & 199 (R16 1965 ->1980)
- ☐ **27** MR 34, 36 & 37 (Frégate, Domaine et Caravelle 1956 ->1960)
- ☐ **28** MR 214 (R14 1976 ->1983)

Prix unitaire de 23 €TTC (port compris). Soit 23 €TTC x..... exemplaires = ... €TTC

☐ **1 - Restauration de Gordie** ☐ **16 - Restauration de Titine**

Prix unitaire de 33 €TTC (port compris). Soit 33 €TTC x..... exemplaires = ... €TTC

Bon de commande

A découper ou à photocopier, et à renvoyer à GAZOLINE, BP N° 1, 78870 Bailly

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

MON ALLUMAGE FAIT DES SIENNES

L'expérience montre qu'une bonne méthodologie de recherche de pannes fait économiser un temps fou. A condition d'identifier et de comprendre parfaitement les symptômes pour pouvoir réparer, et non faire empirer le mal. Nos rallyes ayant prouvé combien il était parfois essentiel de rappeler les bases, voici un petit mémo à conserver précieusement dans votre boîte à gants.

Texte **Philippe Sauvat** et **Paul Fraysse** - Photos **Sven Larsson**

Nous ne nous intéresserons qu'aux **allumages classiques**. Pas aux électroniques, cartographiques ou transistorisés qui, une fois réglés en usine, sont réputés ne pas pouvoir se dérégler. Ils tombent juste en panne et cessent alors de fonctionner, vous laissant sur le bord de la route, le bec dans l'eau, aussi désarmé qu'un nouveau-né arrivant au monde. Avec un allumage dit "mécanique" (un bon vieux jeu de rupteurs, des masselottes, une capsule à dépression ou non, un condensateur, une bobine, des bougies qui ressemblent à des bougies – pas des bobines-bougies –, etc.), on parvient toujours à se dépanner pour repartir comme si de rien n'était.

DYNAMO-RÉGULATEUR

IIa - TABLEAU SYNOPTIQUE DE DÉPANNAGE

- MESURER LA TENSION DE LA BATTERIE
  - Batterie chargée
    - Courant de charge Faible → Fonctionnement Normal
    - Courant de charge Fort → Fonctionnement Incorrect → Débrancher la borne EXC du régulateur
      - L'aiguille revient à Zéro → Régulateur défectueux à Vérifier
      - L'aiguille indique toujours la Charge → Dynamo défectueuse à Vérifier
    - Courant de charge Nul → Court-circuiter les bornes DYN et BAT du régulateur
  - Batterie déchargée
    - Courant de charge Rétabli → Régulateur défectueux à Vérifier
    - Courant de charge Fort → Fonctionnement Normal → Dynamo défectueuse à Vérifier
    - Courant de charge toujours Nul → Dynamo et Régulateur à Vérifier
    - Courant de charge Faible → Dynamo et Régulateur à Vérifier

86

Tableau synoptique de dépannage d'une dynamo [Document Renault].

Avant d'incriminer l'allumage, éliminer les autres sources possibles : alimentation, batterie, charge...

Nous partons évidemment du principe que vous avez parfaitement **contrôlé le circuit d'alimentation** avant de vous décider à mettre en cause l'allumage. Non ? Alors empressez-vous de le faire. Débranchez le tuyau d'arrivée d'essence au niveau du carburateur. Glissez une gamelle dessous. Actionnez le démarreur. Si l'essence gicle, votre problème ne provient sans doute pas de l'alimentation. Vérifiez cependant que le filtre à essence, situé en entrée de carburateur, n'est pas colmaté. Ça arrive bien plus souvent qu'on ne le pense avec nos essences modernes.

Vous avez également contrôlé que votre **batterie** est **chargée** et que la **dynamo** ou l'**alternateur** assure régulièrement sa charge. Comment ça non ? Qu'est-ce que vous attendez ? Attrapez vite votre multimètre, positionnez son commutateur sur 20 V, cordon rouge relié au "+" batterie, cordon noir au "-", et lisez la valeur affichée. Moteur non tournant, elle doit être comprise entre 12,5 et 13,5 V pour une batterie de 12 V.

– Si cette tension est inférieure à 12 V, cela peut signifier que l'un des six éléments la composant est en court-circuit. Remplacez la batterie.

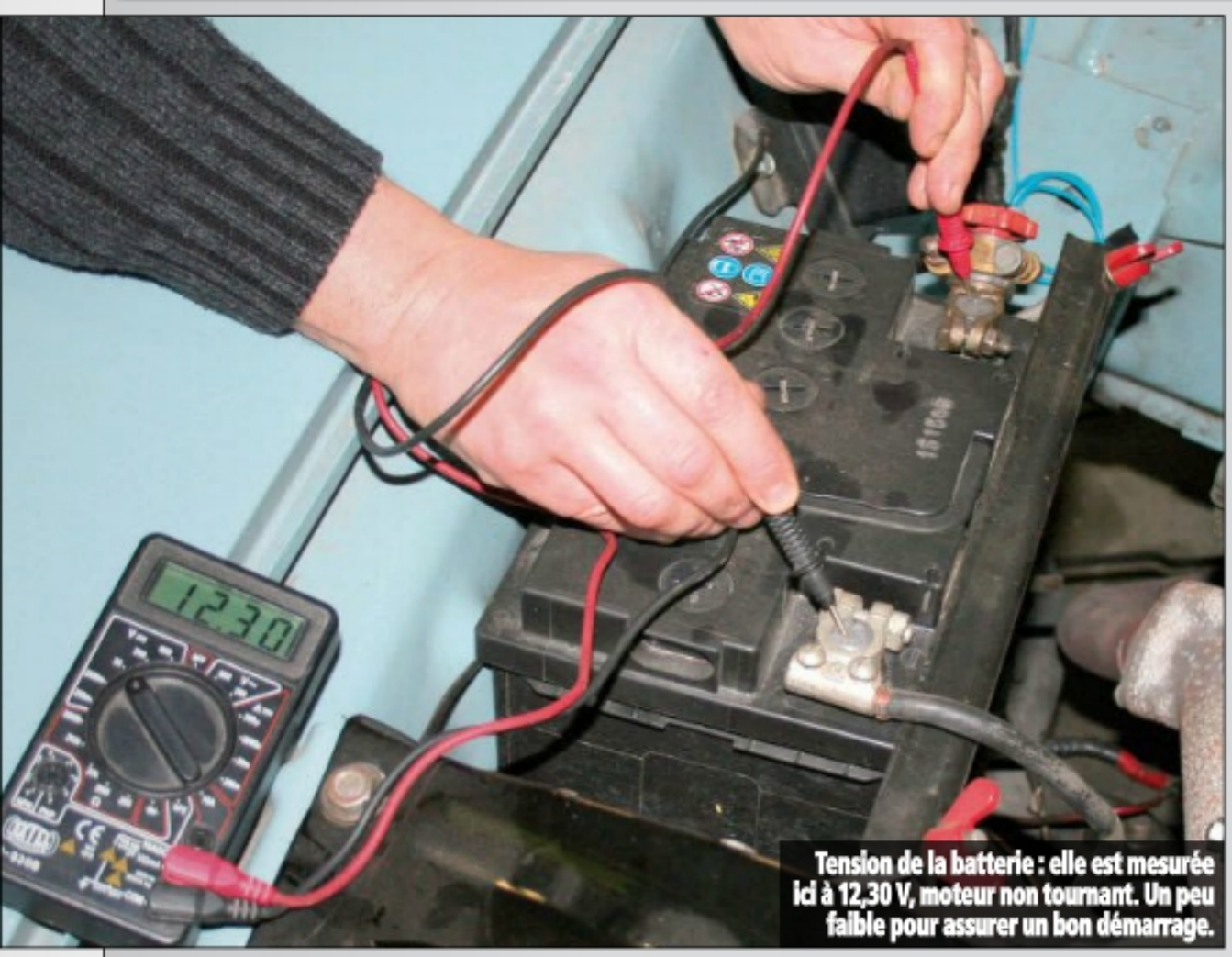
– Si la tension est correcte, mettez en route le moteur et lisez la valeur

REMAGNETISER UNE DYNAMO

La dynamo ne débite plus ? Ne serait-elle pas démagnétisée ? Si c'est le cas, on peut très facilement arriver à la refaire fonctionner normalement. Dégager légèrement sans débrancher la cosse "+ DYN" sur le régulateur.

Mettre en route le moteur. Positionner une extrémité dénudée d'un fil volant sur le "+ DYN" du régulateur. Donner de petits coups sur la borne "+" de la batterie avec la deuxième extrémité dénudée. Augmenter la durée de contact. Une, puis deux secondes, jusqu'à voir apparaître un petit arc électrique signalant la réussite de l'opération. Il se crée parce que la dynamo débite enfin (+ DYN/+ BAT = court-circuit).

Vérifier la charge au multimètre, moteur tournant et en donnant des coups d'accélérateur.



Tension de la batterie : elle est mesurée ici à 12,30 V, moteur non tournant. Un peu faible pour assurer un bon démarrage.

qui apparaît instantanément sur le multimètre. Si elle est inférieure à 10 V, la batterie est fatiguée et doit être remplacée à très court terme. Si elle reste supérieure à 10-11 V, accélérez pour atteindre un régime d'environ 2.000 tr/mn. Lisez l'indication donnée par le multimètre : elle doit augmenter puis se stabiliser entre 13 et 14,5 V. Si ce n'est pas le cas, il y a un problème sur le circuit de charge. D'où peut-il provenir ?

—> La charge est assurée par une dynamo.
Déconnectez le fil d'excitation sur la dynamo, raccordez la pointe de touche rouge de votre multimètre à la borne d'excitation de la dynamo et la pointe de touche noire à la masse. Accélérez. Si la tension augmente, c'est le régulateur qui est vraisemblablement en cause. Si elle ne change pas, c'est la dynamo qui est défectueuse.

—> La charge est assurée par un alternateur.
Moteur tournant, mesurez la tension aux bornes de la batterie et regardez ce qu'il se passe lorsque vous faites fonctionner le chauffage, la lunette AR dégivrante, les phares, etc. La valeur doit se stabiliser à 12,5 V au ralenti. Commutez le multimètre en position ampèremètre. Répétez l'opération. L'intensité doit descendre vers -1 à -2 A au ralenti, puis croître et atteindre une valeur nulle lorsqu'on accélère le moteur aux environs de 1.500 tr/mn.
– Si vous lisez ces valeurs, votre alternateur fonctionne correctement. La cause de la décharge se situe donc ailleurs.
– Si la tension est supérieure à 14-15 V et l'intensité comprise entre 0 et 5 A, le régulateur est défectueux.
– Si la tension est comprise entre 11,5 et 12 V ou plus basse et l'intensité entre -2 A et 0, les balais sont usés, ou vous vous trouvez face à un bobinage de rotor défectueux. En dessous de -2 A, les bobinages sont grillés.
– Si la tension est comprise entre 12,5 et 14 V et l'intensité entre -2 et 5 A, il se peut que le pont redresseur soit défectueux.

Une fois ces sources potentielles éliminées, il semble donc bien que votre souci provienne de l'allumage. Posez-vous d'abord la question suivante : qu'ai-je fait pour que le problème survienne ? Ai-je modifié un réglage, remplacé une pièce, oublié de rebrancher un fil, mal serré une cosse ? Ça peut vous donner une première piste. Examinons ensuite les symptômes.

♦ Démarrage impossible ou suivi de pétarades à l'échappement ou de retours au carburateur.

—> Vous n'avez touché à rien ?
– Débranchez le fil central de la tête d'allumeur relié à la **bobine**. Repoussez la protection caoutchouc et amenez l'extrémité de ce fil à 5 mm environ d'une masse (culasse, par exemple). Mettez le contact et actionnez le démarreur.
-) **S'il ne se produit pas d'étincelle**, la bobine est défectueuse (la remplacer) ou le fil d'alimentation qui va de la bobine au rupteur est coupé ou mal raccordé (réparer).
-) **Si, en rapprochant le fil de la masse, vous voyez apparaître une étincelle**, la bobine est à remplacer.
-) **Si l'étincelle se maintient lorsqu'on éloigne le fil jusqu'à 1 cm de la masse**, la bobine est en parfait état.
– La bobine est OK ? Vérifions que nous avons de l'étincelle à la **bougie**. Reconnectez le fil central de la tête d'allumeur. Dévissez une bougie, approchez l'électrode d'une masse (culasse, par exemple), mettez le contact et actionnez le démarreur.
-) **S'il y a une étincelle**, vous avez de l'allumage, mais vous pouvez avoir une bougie défectueuse (une seule et le moteur boite, deux ou plus et il ne démarre pas : voir chapitre Fonctionnement boiteux). Contrôlez également que l'écartement de l'électrode est correct (généralement 0,6 mm, soit l'épaisseur d'un ongle).
-) **Si aucune étincelle ne jaillit** et que le fil de bougie n'est pas coupé ou mal connecté sur la tête d'allumeur, déposez la tête d'allumeur, mettez le contact. Avec la pointe d'un tournevis, agissez sur le linguet mobile des **vis platinées** afin d'écarter les grains de contact.
Si aucune étincelle n'apparaît, il se peut que les grains soient trop serrés. Rétablissez leur jeu, qui est généralement de 4/10. Profitez-en pour nettoyer les grains en utilisant une lime diamant ou un bout de toile émeri. Agissez à nouveau sur le linguet mobile. Si le problème persiste, le **condensateur** est HS (remplacez-le) ou le fil d'alimentation du rupteur est coupé ou mal connecté (réparez-le).
Vous avez du jus au rupteur, l'écartement est correct et pourtant le moteur ne démarre toujours pas ? Examinez la **tête d'allumeur**. Si des traces d'humidité sont visibles, utilisez un chiffon et séchez l'intérieur. Si vous observez une trace de fêlure ou si le charbon du contact est usé, encrassé ou cassé, la remplacer. Faites de même avec le **doigt d'allumeur** dont la partie en laiton peut présenter des traces charbonneuses (désoxydez-le), signe que le toucheau n'est plus en contact avec le rotor, ce qui crée des arcs électriques, usant prématurément le charbon. Un phénomène que l'on constate souvent sur les doigts SEV dont le charbon n'est pas monté sur ressort mais fixe, la partie en laiton du rotor assurant l'effort ressort.

—> Vous avez remplacé la tête d'allumeur ?
Avez-vous correctement **branché les fils de bougie** dans l'ordre d'allumage (1-3-4-2 par exemple) ? Autrement dit, allumez-vous les cylindres

Ici, la source de la panne est évidente : le rotor a littéralement été mangé par les arcs électriques.

Un grand classique : après avoir remplacé la tête d'allumeur, on remonte les fils de bougie, mais pas dans le bon ordre d'allumage. Sur un 6 en ligne (1-5-3-6-2-4), deux fils inversés et on arrive pourtant à démarrer. Sur un 4 cylindres, c'est impossible.

Vous n'avez rien fait, rien remplacé, rien modifié, vous démarrez mais le moteur boite, fatigue, pilonne, cliquette, pétarade...

au moment adéquat ? Pour le vérifier, rien de plus simple : faites tourner le moteur à la main ou à la manivelle dans son sens de rotation, jusqu'au repère de point mort haut (PMH). Revenir en arrière puis repartir en avant jusqu'au repère pour rattraper les jeux. Sur certains moteurs, on utilise une pige, sur d'autres deux repères, un fixe sur le carter, par exemple, et un mobile sur la poulie de vilebrequin. En l'absence de repères, déposez le cache-culbuteurs, faites tourner le moteur à la main ou à la manivelle jusqu'à mettre en balance les soupapes du premier cylindre (fin échappement/début admission).

Dans tous les cas, soulevez la tête d'allumeur. Repérez la position du doigt d'allumeur qui indique le plot commandant le cylindre en explosion. Reliez le fil de bougie correspondant à ce cylindre. Puis connectez les autres fils en suivant l'ordre d'allumage et le sens de rotation de l'allumeur. Si vous ne le connaissez pas, tête d'allumeur déposée, regardez dans quel sens il tourne lorsque vous actionnez le moteur à la manivelle ou au démarreur.

– Si vous avez soulevé le cache-culbuteurs pour procéder à cette vérification, remettez-le en place et démarrez.

– Si vous avez calé la distribution au PMH et que votre moteur ne démarre toujours pas, pas d'affolement, vous aviez une chance sur deux de vous tromper, et votre allumeur est décalé d'un demi-tour. Autrement dit, vous allumez le cylindre opposé à celui qui était prêt à exploser. Regardez quel fil de bougie part alors du plot correspondant. S'il se trouve face au premier, par exemple, et que le démarrage est impossible, repositionnez-le au quatrième plot (quatrième cylindre) et décalez les autres fils en suivant l'ordre d'allumage et le sens de rotation de votre allumeur. Si le moteur démarre, vous aviez simplement décalé l'allumage.

—> Vous avez remplacé le doigt d'allumeur ?

L'avez-vous correctement enfoncé ?

◆ Ratés uniquement à bas régime.

Ecartement trop faible des vis platinées (en général, 4/10). Réglez-le.

◆ Ratés aux allures rapides.

Ecartement trop important des vis platinées. Réglez-le.

◆ Fonctionnement boiteux à tous les régimes.

– Une ou (plus rarement) plusieurs **bougies défectueuses**. Pour déterminer celle qui est en cause, laissez tourner le moteur, mettez un gant pour prendre le fil de la bougie du premier cylindre et le déconnecter. Si le régime du moteur ne change pas, la bougie est défectueuse. Si le boitement augmente, elle est bonne. Procédez alors de même avec la deuxième bougie, jusqu'à trouver celle qui est à remplacer.

– **Vis platinées encrassées**. Passer une petite lime diamant ou une feuille de toile émeri entre les grains pour les nettoyer. Des traces de brûlure sur les contacts sont généralement les signes annonciateurs d'un condensateur défectueux. Le changer.

◆ La bobine chauffe.

– **Trop d'avance à l'allumage**. Symptôme souvent accompagné d'un cliquetis. Tournez l'allumeur dans son sens de rotation, jusqu'à disparition du cliquetis.

– **Ecartement trop faible des vis platinées**. Réglez-le. Si le problème persiste, vérifiez le fil d'alimentation. S'il est chaud, le remplacer.

Si le souci subsiste, changez la **bobine** qui peut être défectueuse.

Il reste les panouilles créées soit par l'indice d'octane ou la qualité de l'essence, soit par un réglage d'avance inapproprié.

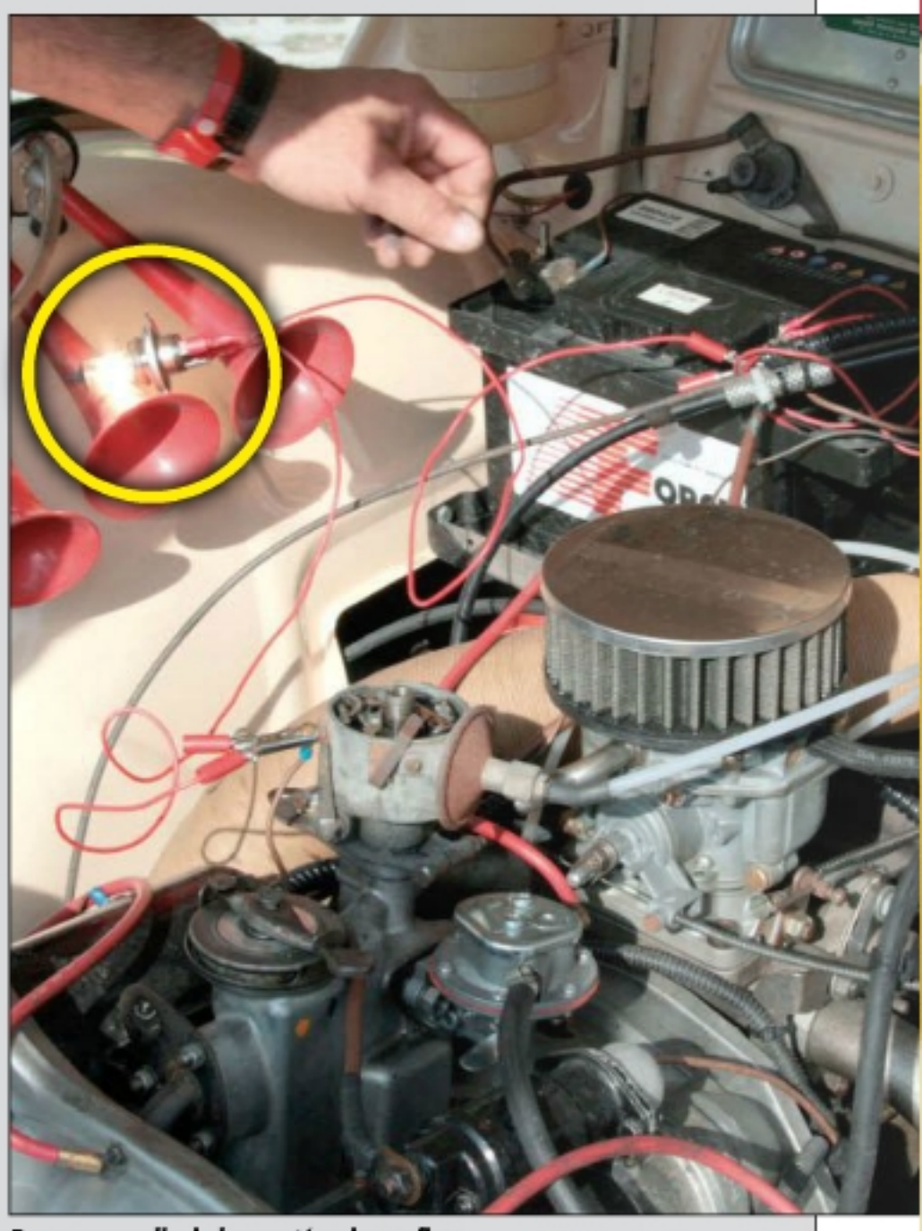
◆ Le moteur se met à pilonner : trop d'avance. Dévissez le pied d'allumeur et tournez-le dans son sens de rotation. Faites un essai. Au besoin, recommencez jusqu'à disparition de ce pilonnage qui endommagerait le vilebrequin. Resserrez le pied d'allumeur.

◆ Le moteur cliquette : trop d'avance. Dévissez le pied d'allumeur, tournez-le dans son sens de rotation jusqu'à disparition du cliquetis. Pour l'apprécier, donnez des coups d'accélérateur en agissant sur le papillon des gaz. Resserrez le pied d'allumeur.

◆ Retour de flamme : trop d'avance. Dévissez le pied d'allumeur, tournez-le dans son sens de rotation jusqu'à disparition du phénomène. Si le problème persiste, le souci vient plus vraisemblablement d'un mélange trop pauvre (jouez sur la vis de richesse du carburateur) ou d'une soupape d'admission déréglée (réglez le jeu aux culbuteurs).

◆ Le moteur pétarade à la retenue : pas assez d'avance. Dévissez le pied d'allumeur, tournez-le dans le sens inverse de sa rotation jusqu'à disparition des pétarades. Donnez de brefs coups d'accélérateur, en relâchant brusquement la commande. Resserrez le pied d'allumeur. Si le problème subsiste, le souci vient plus vraisemblablement d'un mélange trop riche (jouez sur la vis de richesse du carburateur) ou d'une soupape d'échappement déréglée (réglez le jeu aux culbuteurs).

◆ Le moteur chauffe : pas assez d'avance. Dévissez le pied d'allumeur, tournez-le dans le sens inverse de sa rotation jusqu'à l'apparition d'un cliquettement. Resserrez le pied d'allumeur. On procède par tâtonnements, en faisant des essais sur route jusqu'à la disparition du phénomène. ■



Bonne nouvelle, la lampe témoin confirme que l'on a du jus aux rupteurs.

La bobine est-elle bonne ? En débranchant le fil central sur la tête d'allumeur et en approchant l'extrémité d'une masse, on doit voir apparaître une étincelle. Attention à bien vous protéger, car on peut se prendre une décharge. Ça pique !

Lorsqu'on part en voyage, même pour un week-end, il est indispensable d'emmener le minimum du kit de sauvetage : un jeu de rupteurs, un doigt et une tête d'allumeur, des fils de bougies, un condensateur. Vous n'imaginez pas la consommation de condos et de rupteurs que l'on peut faire sur nos rallyes. La faute à des refabrications modernes qui n'ont pas la fiabilité d'antan.

ETUDE

FORD **ANGLIA, PREFECT & POPULAR** [1]

LES BASES D'UN SUCCÈS DURABLE

1932-1953

Dès 1911, le constructeur américain Ford installe une usine d'assemblage au Royaume-Uni. Au fil du temps, il devient de plus en plus clair qu'une offre limitée aux modèles US est inadaptée au marché local. Le lancement, en 1932, d'une petite 8 HP, le Model Y, constitue une première réponse aux besoins des automobilistes européens en général, et anglais en particulier. Elle n'est que la première d'une longue série. Après les "Y", "C/CX" et "Ten" des débuts arrive ainsi la dynastie des Anglia, Prefect et Popular, plus ambitieuses.

Texte **Bernard Vermeylen** - Illustrations **archives de l'auteur,** documents **constructeur**

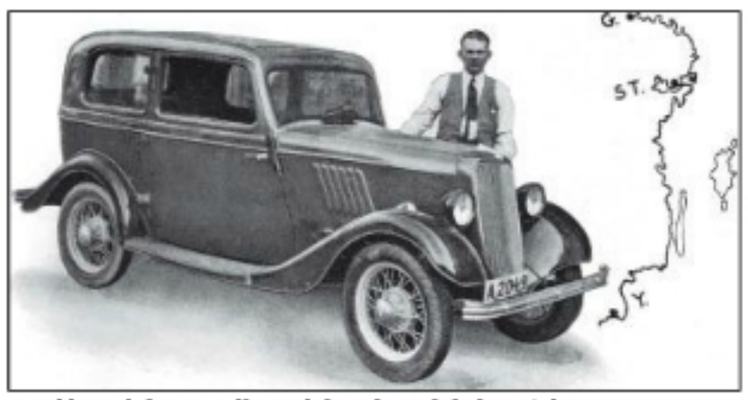
FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

Le modèle de présérie de la nouvelle petite Ford est dévoilé devant la presse le 18 février 1932, au Royal Albert Hall de Londres. Il arbore le nom provisoire de Mercury.

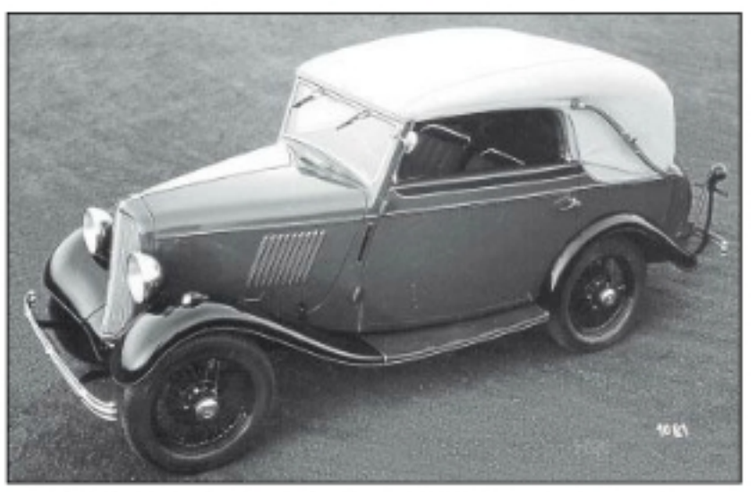
Immatriculée en avril 1932, cette voiture est la toute première Y et doit encore être considérée comme un exemplaire de présérie, bien que très proche de la version définitive.

L'habitacle ne semble pas aussi spartiate qu'on pourrait le penser.

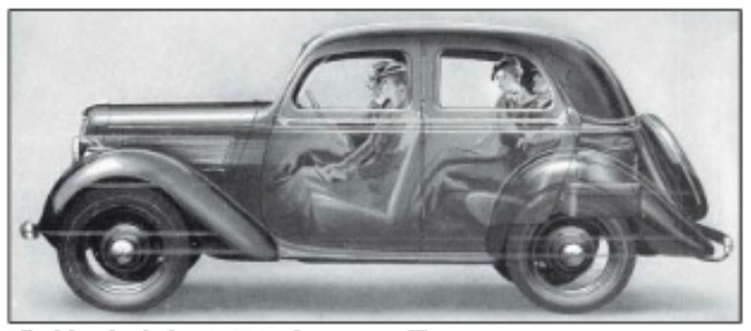
Cette auto, qui participe à un circuit de régularité en septembre 1933, est la première 6 CV importée en Suède.



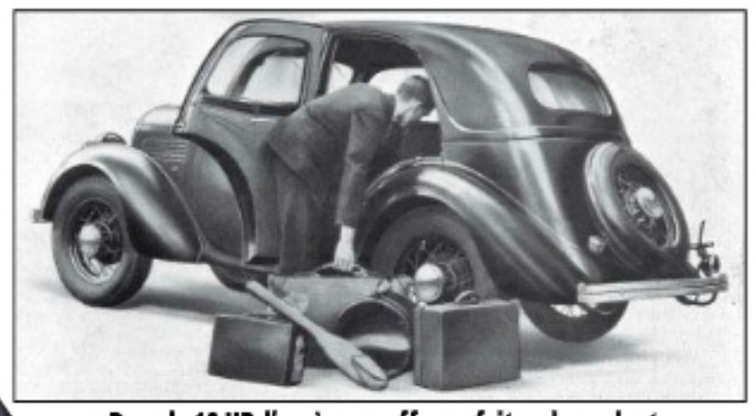
Parti le 29 juin 1934 d'Ystad dans le sud de la Suède, M. Zetterluend a accompli 1.810 km au volant de sa 6 CV, atteignant Haparanda, au nord, 26 heures plus tard.



Cousine de la Ford Y, la Ford Köln est fabriquée à Cologne par la filiale allemande de Ford, de 1933 à 1936. Ce cabriolet sort des ateliers du carrossier Deutsch, qui le livre en petite série.



L'habitacle de la 10 HP De luxe accueille quatre adultes dans des conditions acceptables.



Dans la 10 HP, l'accès au coffre se fait en basculant le dossier de la banquette AR. L'opération est plus facile avec la berline quatre portes !

La berline De Luxe 10 HP (type C) 1935, en berline *single entrance* (deux portes). La carrosserie adopte des formes plus aérodynamiques.

Le tourer 10 HP (type C) n'a existé que peu de temps dans cette configuration : de mai à octobre 1935 seulement.

Berline *double entrance* sur De luxe type CX, assemblée d'octobre 1935 à mars 1937 sans modifications visibles.

L'histoire commence en 1922, avec le lancement, sur le marché britannique, de l'Austin Seven qui remporte un immense succès. La recette ? Une petite voiture peu coûteuse, assez fiable et rapidement déclinée en une multitude de carrosseries. D'autres constructeurs s'empressent d'emboîter le pas à Austin : Morris lance la Minor, et bientôt Riley, Singer et Standard proposent des "Nine" que l'on rencontre de plus en plus fréquemment sur les routes du Royaume-Uni. Chez Ford Angleterre, la force de réaction est ralentie par son statut de filiale dépendant entièrement de Dearborn, et sir Percival Perry, son patron, n'obtient en 1928 qu'une bien piètre réponse : la commercialisation d'un modèle "A" aux prétentions plus limitées, le type AF voyant sa cylindrée réduite de 3,3 à 2 litres. Bien peu pour espérer contrer l'offensive des constructeurs locaux.

L'effondrement des ventes sur le Vieux Continent oblige cependant Henry Ford à écouter d'une oreille plus attentive les récriminations de ses divisions européennes, et il consent finalement à l'abandon des anciens bâtiments de Trafford Park, près de Manchester, à l'automne 1931, au profit de la construction d'une toute nouvelle usine installée à Dagenham, au bord de la Tamise, dans la banlieue Sud-Est de Londres. Avec cet outil ultramoderne, il espère ainsi rationaliser la fabrication : à l'Angleterre la production des éléments communs à toutes les déclinaisons, à la France, l'Allemagne ou la Belgique l'assemblage des autos destinées à leurs marchés locaux. C'est dans cet esprit qu'il donne son accord pour l'étude d'une véritable petite voiture populaire réservée exclusivement à l'Europe, dont les préoccupations et besoins sont bien éloignés de ceux qu'il connaît aux Etats-Unis. A cette époque, les filiales n'ont strictement aucun pouvoir et pas de véritable bureau d'études. C'est donc à Dearborn que la future 7 CV est esquissée. Non sans mal, car Laurence Sheldrick – qui dirige ce projet – et son équipe n'ont aucune expérience en la matière. C'est pourquoi ils font venir à grands frais plusieurs véhicules anglais et français de cette catégorie pour les examiner en détail.

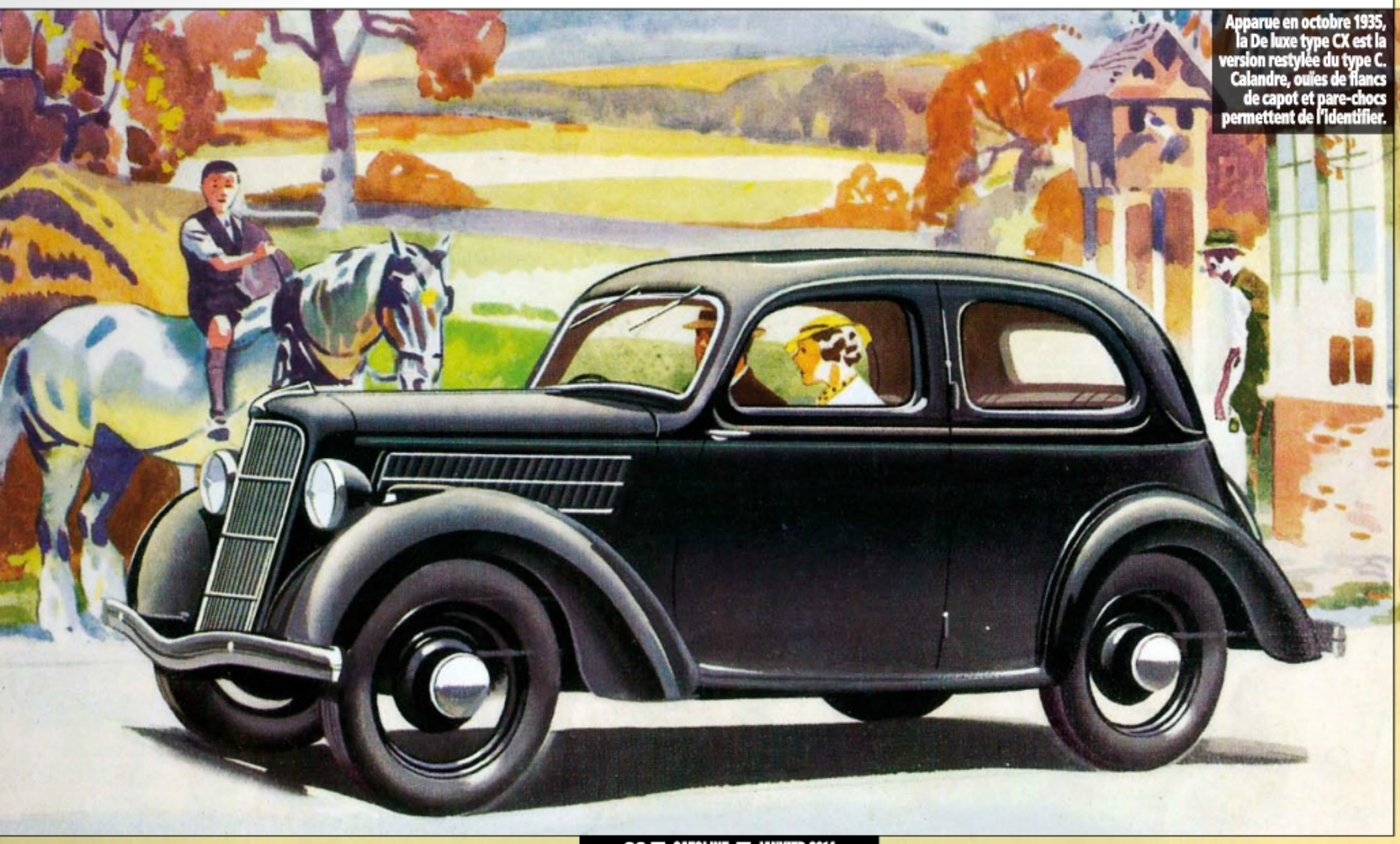
Parce qu'il y a urgence, c'est au pas de charge que les ingénieurs se mettent au travail, et dès le **18 février 1932**, Ford organise une séance de présentation au Royal Albert Hall de Londres, à destination de la presse et des distributeurs européens. Dévoilé par A. E. Rumsey, agent Ford à Bristol et doyen du réseau, le prototype arbore des logos "Mercury", un nom qui ne sera pas retenu. Eugene T. Gregorie, à qui l'on doit les lignes de la carrosserie, a réussi une parfaite interprétation de la petite auto européenne, tout en rappelant, par quelques éléments, son appartenance à la marque à l'ovale bleu, offrant même une certaine parenté de style avec le modèle "B". Ce "type 19" (suivant la nomenclature Ford) de présérie diffère encore par de nombreux aspects de la version définitive. On ne s'en étonnera guère, car il s'est écoulé à peine cinq mois entre la commande de l'étude et cette réalisation. Un véritable record.

Quatorze voitures sont alors montées sous cette forme initiale afin d'être envoyées pour tests dans plusieurs pays européens dans lesquels Ford possède une usine d'assemblage : France (Asnières), Allemagne (Cologne), Belgique (Anvers), Irlande (Cork), Espagne (Barcelone)... et bien sûr Dagenham. A charge pour elles de transmettre leurs commentaires et suggestions afin d'améliorer et de modifier ce qui peut l'être, avant l'entrée en production prévue pour le mois de mai 1932. Dans les faits, la fabrication ne démarre réellement que le **10 août**, la faute aux multiples problèmes rencontrés notamment avec les divers sous-traitants, et même avec la maison mère qui a tardé à livrer certains composants.

Cette "baby Ford" ou **Model Y**, baptisée **Ford 8 HP** pour le marché britannique et affichée à £120, entre en concurrence directe avec l'Austin Seven et la Morris Minor qui, dans leur configuration berline deux portes, se situent à peu près dans la même zone de prix (£122 pour la Minor, par exemple), tandis que les Singer et Standard sont plus chères. Techniquement, elle reste très conventionnelle. Son petit 4 cylindres de 933 cm^3 (56,6 x 92,5 mm) développe 22 ch et l'entraîne à près de 90 km/h ; il possède un vilebrequin à trois paliers et un système de refroidissement par thermosiphon. La boîte est à trois rapports, dont seuls les deux supérieurs sont synchronisés. La suspension est, comme pour toutes les Ford contemporaines, par ressorts semi-elliptiques transversaux et essieux rigides, tant à l'avant qu'à l'arrière. Les freins sont à câbles. Les carrosseries sont

Depuis octobre 1932, le type Y existe aussi en berline quatre portes. Il s'agit ici d'un modèle *longrad* (radiateur long et pare-chocs incurvé) sorti à partir de novembre 1933.

La réponse européenne de Ford à l'arrivée massive de véhicules populaires, c'est le Model Y décliné en Angleterre, Allemagne et France par ses filiales



Apparue en octobre 1935, la De luxe type CX est la version restylée du type C. Calandre, ouïes de flancs de capot et pare-chocs permettent de l'identifier.

ETUDE

FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

Scène champêtre pour le cabriolet 10 HP type CX du catalogue.

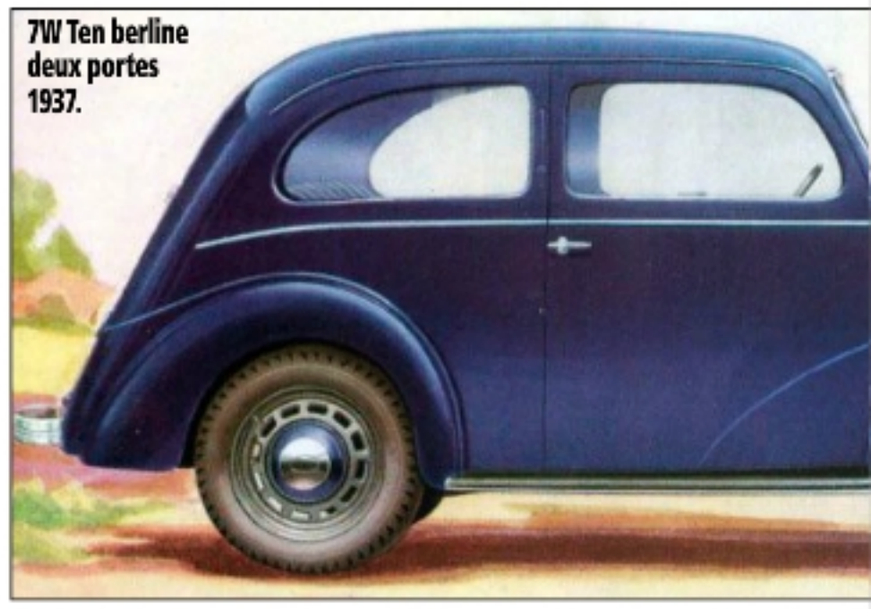
La gamme européenne s'élargit en octobre 1934 avec la 10 HP, une sorte de V8-48 en réduction, plus habitable et plus puissante

Version allemande de la 10 HP ; restylée en 1937, elle se démarque dès lors sensiblement du modèle anglais par sa face AV et son coffre proéminent.

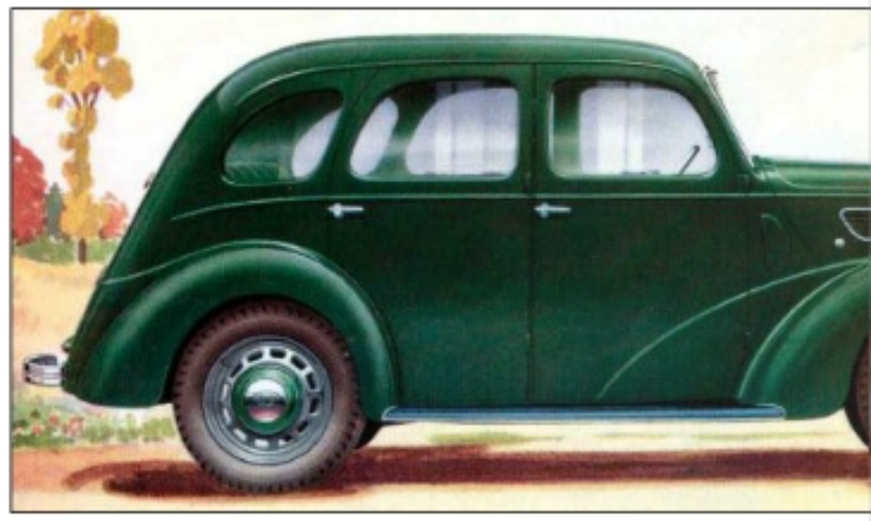
fabriquées par Briggs Motor Bodies, mais dans un premier temps, seule est livrée la berline deux portes, la quatre portes ne venant la rejoindre qu'à partir du mois d'**octobre**.
Progressivement, des voitures en éléments démontés sont envoyées vers les autres usines européennes. Ford France introduit le nouveau modèle au Salon de Paris 1932 sous le nom de **6 CV** et l'assemble dans son usine d'Asnières. En Allemagne, l'auto est lancée en février 1933 et rebaptisée **Ford Köln**. Elle est également fabriquée en Belgique, Irlande, Espagne, Italie et Australie, des détails venant la personnaliser dans certains pays [1], se distinguant aussi et surtout par des carrosseries inédites qui sont réalisées par des carrossiers locaux : tourers, coupés, cabriolets, voire même phaétons et *"utes"* (*coupe utility*) en Australie. Un phénomène que l'on rencontre évidemment en Grande-Bretagne, patrie du hors-série.
La carrière de la Y italienne s'arrête en 1934, avec la fermeture de l'usine de Trieste, et en France le véhicule séduit peu : après avoir retiré du programme la berline quatre portes dès 1933 [2], Ford France met fin à l'expérience à la fin de l'année suivante, préférant se concentrer sur les plus gros modèles, vendus sous la marque Matford suite aux accords signés avec Mathis. On notera que la carrosserie Kelsch a produit quelques coupés et cabriolets, et on connaît également un ou deux coupés carrossés par SICAL.

[1] En Allemagne, la Ford Köln reçoit petit à petit des éléments techniques fabriqués localement : moteur, boîte et pont, tout comme la plupart des accessoires et l'accastillage.
[2] On estime à 3.898 le nombre de Ford 6 CV assemblées à Asnières.

Parallèlement aux versions de tourisme, une **four-gonnette tôlée** fait son apparition au Motor Show de Londres, en **octobre 1932**, les premiers véhicules étant livrés vers le mois de décembre. Toute la partie AV est semblable à celle des berlines, mais la voiture ne comporte au début qu'une seule portière, côté passager (à l'opposé, on trouve la roue de secours), et un seul siège, celui du conducteur ! La deuxième portière sera heureusement montée à partir de **février 1933** pour répondre à la grogne des acheteurs qui trouvaient l'économie un peu saumâtre. De même, on constate que les portes AR sont totalement aveugles jusqu'au mois d'**octobre 1934** ; elles intègrent ensuite de petites vitres rectangulaires.
A l'**automne 1933**, des modifications sont apportées à la **Ford 8 HP**. La principale concerne la grille de calandre qui s'allonge vers le bas : c'est la raison pour laquelle les modèles antérieurs sont plus tard rebaptisés *shortrad* (radiateur court), par opposition à ces *longrad* (radiateur long). Dans le même temps, le pare-chocs AV, rectiligne jusqu'ici, est incurvé au centre. Sur les flancs du capot, on ne dénombre plus que six fentes d'aération, contre neuf auparavant. Enfin, les quatre ailes disposent d'un bavolet. Tels quels, ces véhicules poursuivent tranquillement leur carrière jusqu'à fin **août 1937**, comptabilisant alors 157.244 unités, dont 22.424 en CKD pour le montage à l'étranger.
Dans l'intervalle, à partir d'**octobre 1935**, Ford commercialise sous le nom de **Popular** une version deux portes à l'équipement légèrement simplifié. Vendue au prix symboliquement bas de £100, elle remporte un succès non négligeable et inaugure une tradition de *low cost* avant la lettre, appelée à perdurer durant de nombreuses années. Ce n'est cependant que la suite logique d'une politique de réduction des coûts qui a permis à la berline deux portes de voir son tarif s'abaisser à £115 en 1934, puis à £110 au moment du lancement de la Popular. En Allemagne, la diffusion du modèle Köln prend fin à l'été 1936, avec une production totale beaucoup plus modeste de 11.121 unités.
Ford enfonce le clou avec sa deuxième voiture "européenne", le **Model C** (type 20E), une variante un peu plus puissante qui, tout en reprenant le châssis du Model Y mais renforcé, se dote d'une carrosserie plus longue (3,695 m contre 3,630), plus large (1,45 m contre 1,37) et un peu plus basse (1,60 m contre 1,62), ressemblant à celle de la V8-48 américaine dessinée par Paul Wright. Présentée en **octobre 1934**

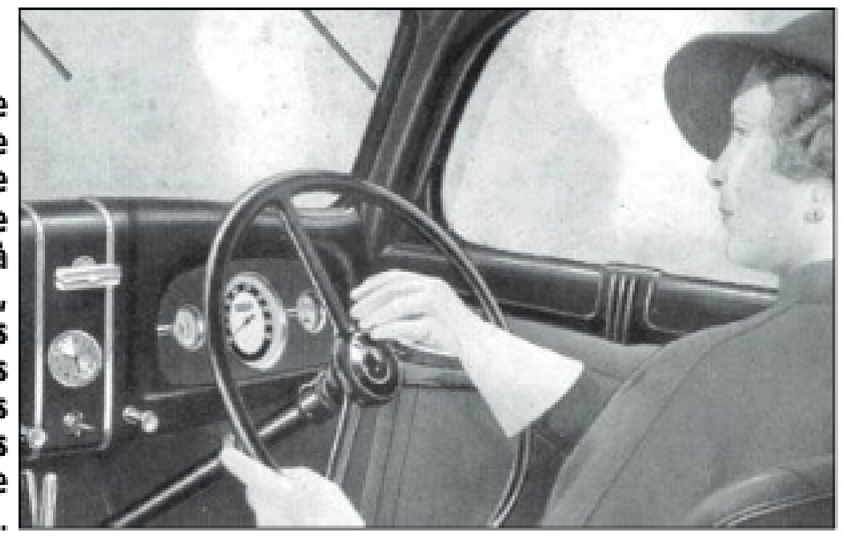


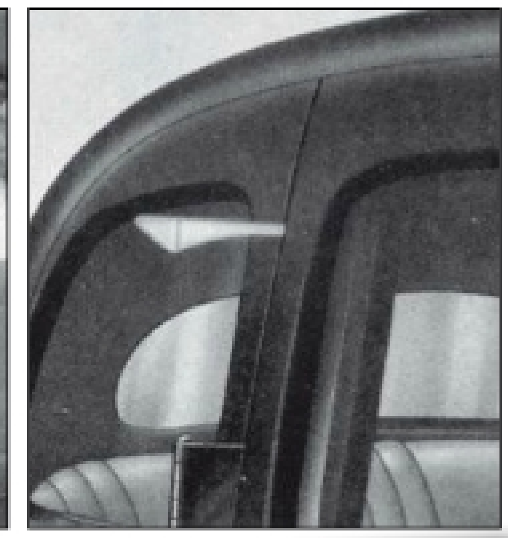
7W Ten berline deux portes 1937.



7W Ten tourer 1937.

L'usine de Dagenham vers 1935.

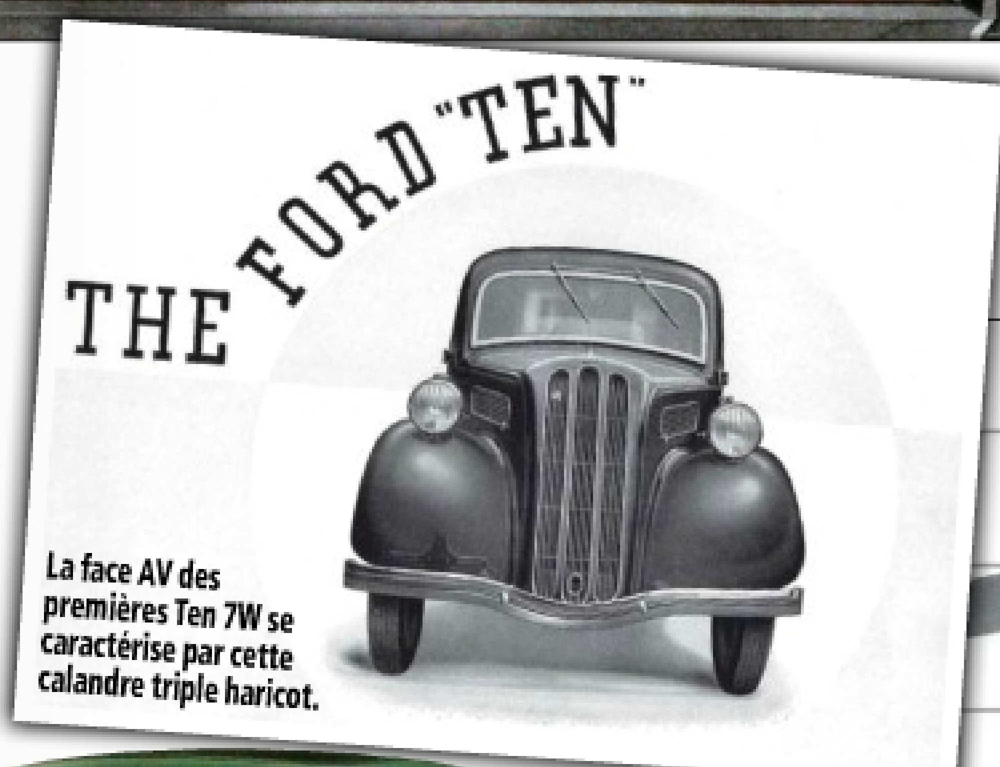




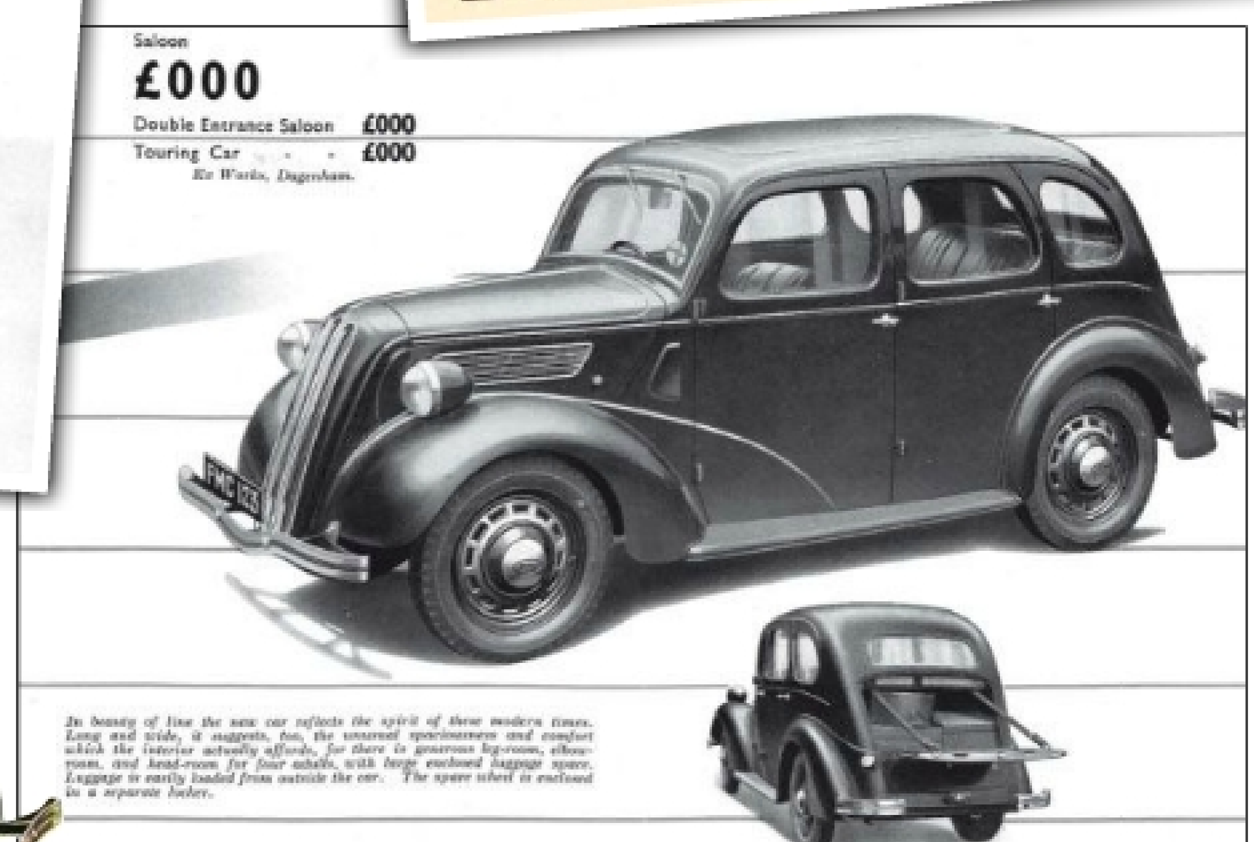
Poste de conduite d'une CX de 1935 ; comme souvent à l'époque, des flèches dissimulées dans les montants font office de clignotants.

Voilà à quoi ressemblait la vitrine d'un concessionnaire Ford anglais au mois d'avril 1937, pour le lancement commercial de la nouvelle berline Ten type 7W.

Le tourer De luxe type CX offre le grand air à quatre personnes pour un budget raisonnable.



La face AV des premières Ten 7W se caractérise par cette calandre triple haricot.

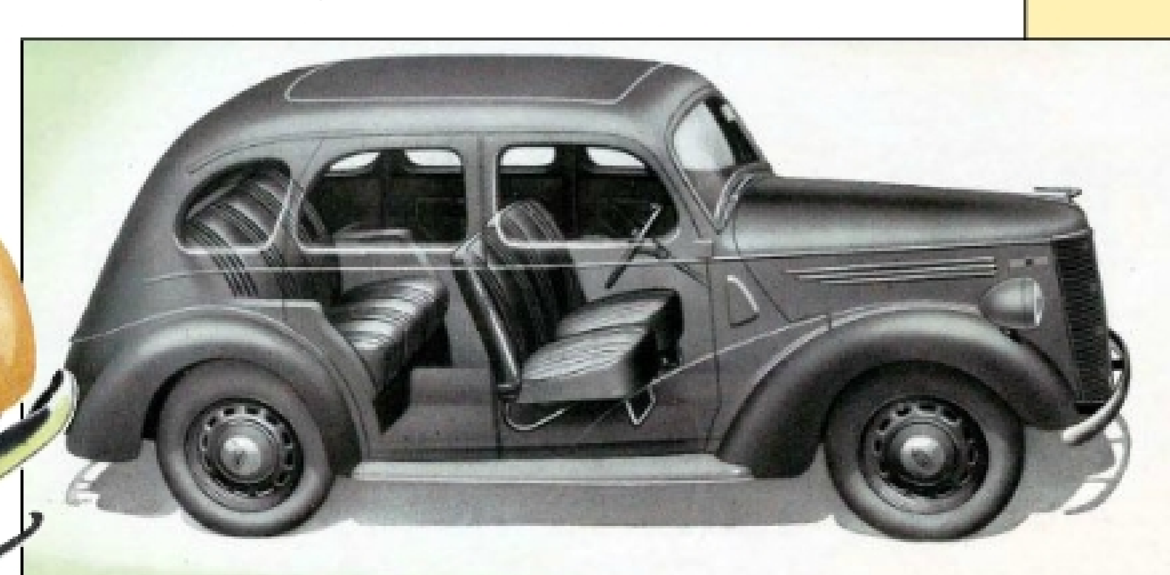


Les petites Ford intègrent progressivement les codes aérodynamiques de leur temps. Sur la 10 HP, la face AR est lisse, la roue de secours étant désormais placée dans un logement accessible par une trappe.

7W Ten berline quatre portes 1937.

Eight type 7Y 1938.

Prefect tourer 1939.



Vue fantôme de l'habitacle de la Prefect.

ETUDE

FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

à l'occasion du Salon de Londres sous la simple appellation "De Luxe" ou **10 HP** en Grande-Bretagne, elle existe au départ en deux portes (*single entrance* dans le jargon Ford) ou quatre portes (*double entrance*). Son moteur reste un 4 cylindres dont la cylindrée grimpe à 1.172 cm³ par augmentation de l'alésage (63,5 x 92,5 mm) et la puissance à 30 ch. Elle vient à point nommé pour semer la zizanie parmi la concurrence qui se nomme Austin Ten-Four, Hillman Minx, Morris Ten, Singer Nine ou Standard Ten. Cependant, malgré un prix sensiblement plus élevé (£135 pour la deux portes et £145 pour la quatre portes), elle cannibalise en partie les ventes de la "8" dont les chiffres de production sont en nette baisse pour l'année 1935. Un peu plus luxueuse, mieux finie, cette 10 HP se permet même quelques fantaisies en option : le toit ouvrant (£5) et la sellerie en cuir (£5,10) !

Au mois de **mai 1935**, un ravissant tourer quatre places fait son entrée au catalogue, au même tarif que la berline deux portes. Il ne subsiste qu'assez peu de temps sous cette forme : dès le mois d'**octobre**, le type C s'efface devant le type CX qui en est la version restylée. Si les différences sont minimes, elles donnent un coup de jeune à cette ligne. La calandre reçoit quatre baguettes horizontales, les crevés latéraux horizontaux du capot sont remplacés par une longue rangée d'ouvertures verticales soulignées par trois baguettes chromées, les enjoliveurs de roues sont frappés du logo Ford et le pare-chocs AV perd le petit butoir vertical installé au centre sur les "C". A l'intérieur, le levier de changement de vitesse est revisité : il n'est plus droit mais courbé, et le pommeau est totalement sphérique et non plus aplati. Le tableau de bord accueille une montre dans sa partie centrale. Les trois carrosseries sont reconduites sans modification de prix, et la carrière de la CX se poursuit sans plus guère d'évolution notable jusqu'au **22 mars 1937**, date de sortie du dernier exemplaire produit à Dagenham.

La 10 HP est assemblée en **Australie** sous les mêmes finitions qu'au Royaume-Uni, mais également dans des variantes inédites : un charmant petit coupé, un cabriolet, et bien entendu la traditionnelle *Ute*, ainsi qu'une fourgonnette qui n'a jamais existé en Europe. Ces modèles, fabriqués malgré tout en quantité limitée, sont aujourd'hui extrêmement rares. La **filiale allemande** intègre elle aussi la 10 HP à sa gamme à partir du mois de juillet 1935, sous le nom de Eifel 4/34 PS (voir *Gazoline* 194). Si la berline deux portes, seule disponible au début, est quasiment identique au véhicule anglais (en dehors des grilles d'aération sur les flancs du capot), elle est rejointe dans le courant de l'année suivante par des déclinaisons typiquement germaniques : une découvrable produite par la carrosserie Drauz, un cabriolet et un roadster à deux places livrés par la carrosserie Gläser. D'autres variantes individuelles ont été réalisées, comme en Grande-Bretagne (notamment chez Jensen), à partir du châssis nu. A l'automne 1937, toutes les carrosseries de l'Eifel sont redessinées dans un style beaucoup plus aérodynamique qui n'a plus rien à voir avec celui de la 10 HP anglaise. Tel quel, ce modèle survit jusqu'au début de 1940. Il est remplacé par la Taunus (G73A) présentée au mois de juin 1939, dont les lignes divergent radicalement de celles des productions anglaises. Toutefois, le moteur 1.172 cm³ à soupapes latérales est maintenu sur

La nouvelle génération se baptise Eight et Ten, pour faciliter la comparaison avec les concurrentes

ces Taunus jusqu'au type G13, dont le dernier exemplaire sort en juin 1962 ! Au total, la Ford Eifel est assemblée à 61.495 exemplaires, dont environ un tiers de séries 1935-1937.

Une toute nouvelle génération apparaît en 1937, celle des **Eight** et **Ten**. La Ten (type 7W) est la première à ouvrir le bal : après une présentation à Londres le **7 avril**, le lancement national a lieu le **vendredi 16 avril**. La Eight (type 7Y) se fera un peu plus attendre car, entrée en fabrication au mois d'août, elle gagne les concessions en **septembre**. Pour la première fois, les petites Ford ont été entièrement conçues à Dagenham. Les carrosseries, redessinées, reposent sur un châssis légèrement allongé, de façon à ménager plus d'espace dans l'habitacle. De lignes très proches, les deux modèles diffèrent par leurs dimensions, la Ten étant logiquement un peu plus grande avec son empattement de 2,387 m (contre 2,285 m pour la Eight), mais la largeur et la hauteur sont identiques. Pour le reste, on note des faces AV et AR distinctes. Sur la Eight, la calandre verticale est d'un seul tenant, alors qu'elle prend la forme de trois longs haricots sur la Ten. A l'arrière de la Eight, on remarque la roue de secours positionnée dans un logement creusé dans le panneau de carrosserie. Elle est apparente sur la Standard, et protégée par une housse sur la finition Luxe. La Ten dispose d'une face AR presque lisse, car la roue de

La face AV est pratiquement la seule différence de carrosserie de la Prefect par rapport à l'ancienne 7W, comme le montre la couverture de ce catalogue australien.

Prefect deux portes 1939.

Prefect cabriolet "3 positions" 1939 (nouvelle carrosserie).

Prefect quatre portes 1939.

Le robuste châssis de la Prefect. La technique est tout à fait conventionnelle.

Le tableau de bord de l'Anglia 1939.

En sus d'une calandre inédite, l'Anglia reçoit un nouveau capot et une malle AR proéminente.

La calandre de l'Anglia 1939.

Ambiance monacale pour l'habitacle de l'Anglia 1939.

Vue de face, l'Anglia apparaît très différente de la 7Y ; la malle possède désormais un accès extérieur.

L'inusable moteur à soupapes latérales de l'Anglia.

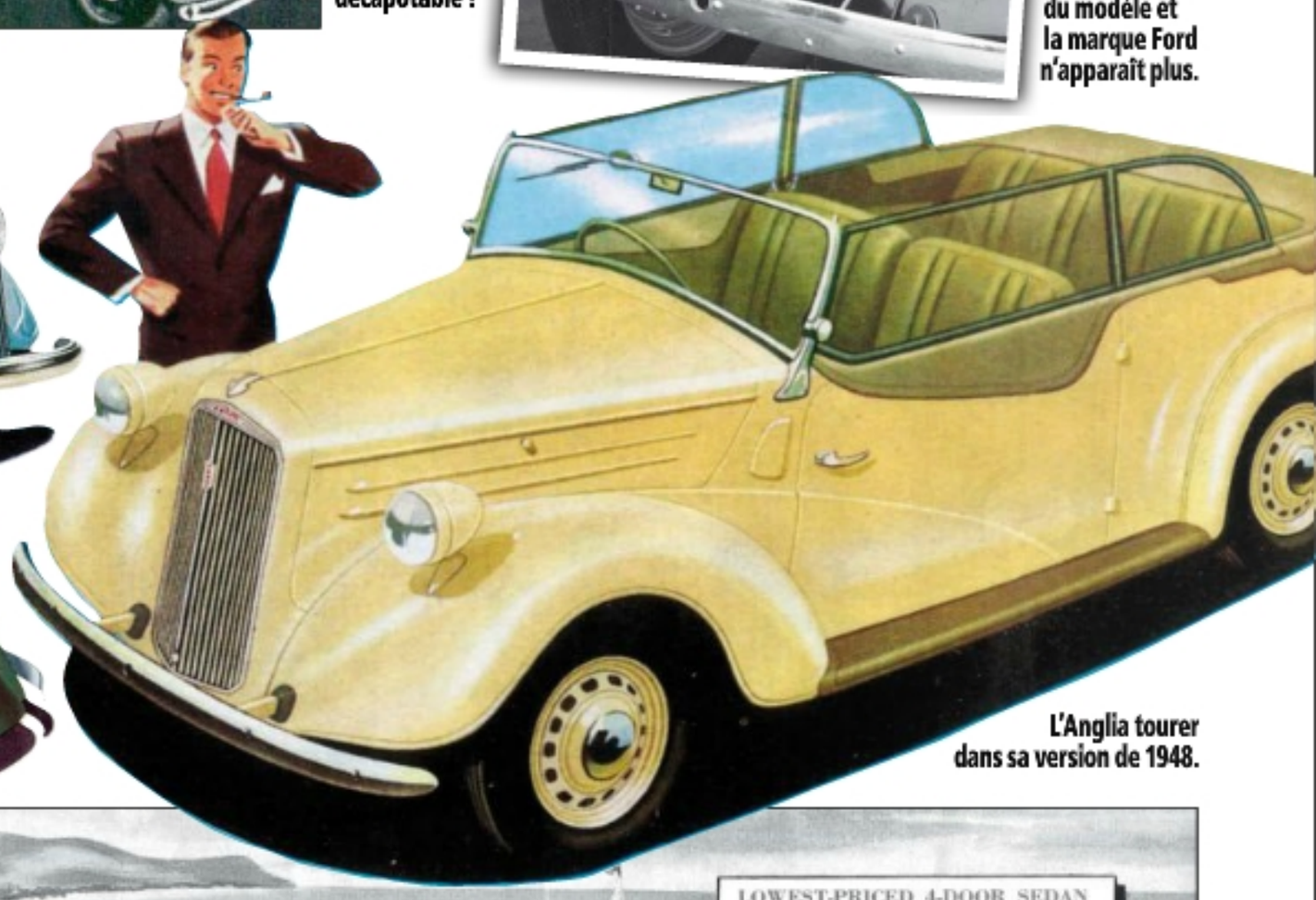
ETUDE

FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

En Australie, la Prefect se décline en versions locales, comme la *Ute* et le pick-up, dont la cabine est décapotable !

Pour 1948, l'Anglia accueille une calandre modifiée : la partie supérieure chromée intègre le nom du modèle et la marque Ford n'apparaît plus.

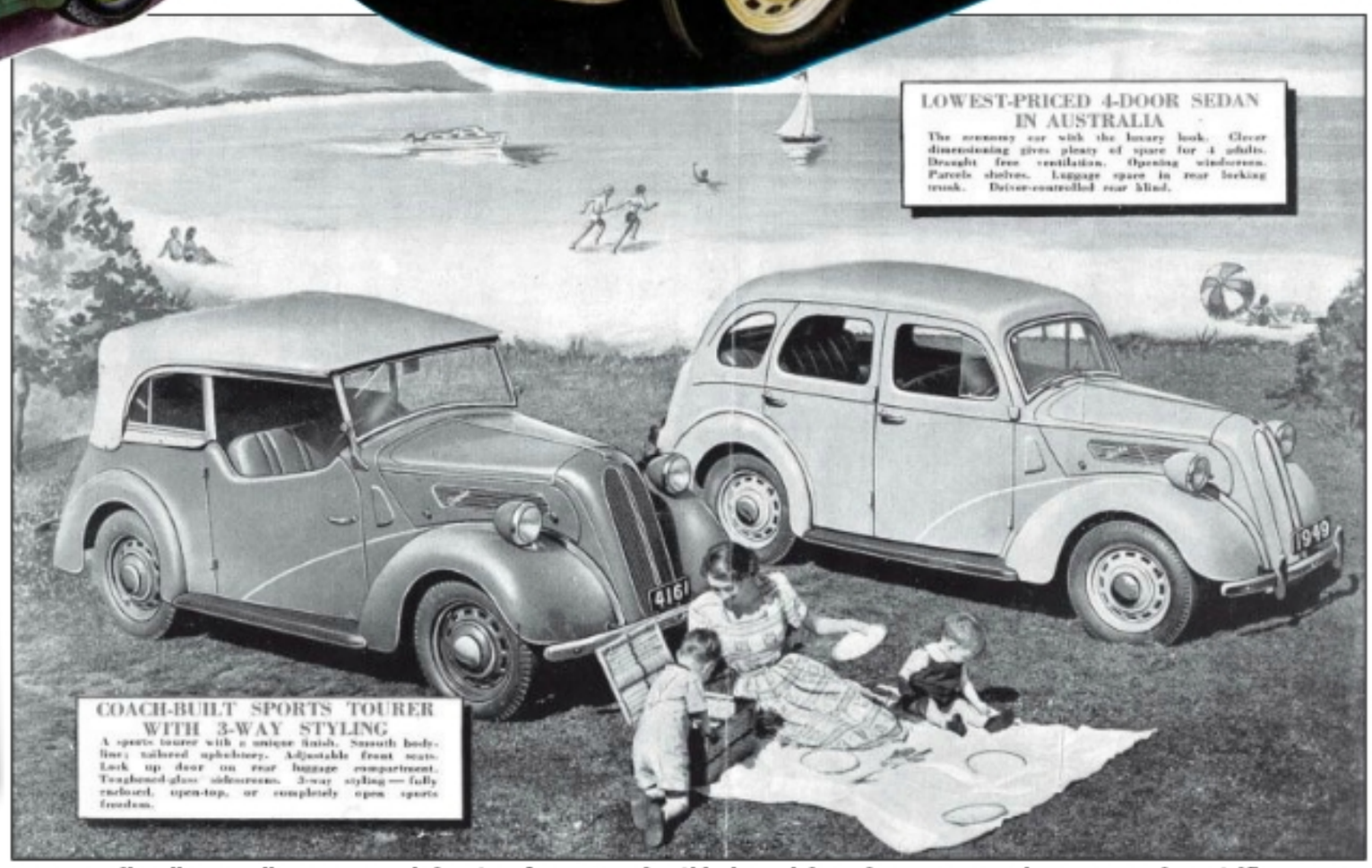
La berline Anglia australienne (type A54A) adopte, pour 1947, une carrosserie à quatre portes et six glaces.



L'Anglia tourer dans sa version de 1948.

L'Anglia tourer, un modèle typiquement australien ! On le voit ici en variante 1939.

A partir du Salon de Londres 1948 (millésime 1949), l'Anglia renoue avec une face AV qui rappelle celle des modèles 1938 !



Pour 1949, l'Anglia australienne se pare de la même face AV que le véhicule anglais, mais conserve ses deux carrosseries spécifiques.

TEINTES DE SERIE

	Type Y	Types C / CX
Noir	1932-1937	1934-1937
Bleu électrique (Electric blue)	1933-1934	-
Bleu Orient (Orient blue)	1932-1937	1934-1935
Gris Cordoba (Cordoba grey)	1935-1937	1934-1935
Gris métallisé (Gun metal grey)	-	1936-1937
Vert vigne (Vineyard green)	1934-1937	1935-1937
Brun épine (Thorn brown)	1932-1934	-
Crème ou ivoire	1934	1934-1935

	Période	7Y / Anglia Standard	7Y / Anglia De Luxe	7W Ten / Prefect
Noir	1937-1948	X	X	X
Bleu couronnement (Coronation blue)	19371939	-	X / -	X
Bleu	1939-1941	X	X	-
Gris Gascogne (Gascogne grey)	1937-1940	-	X	X
Vert vigne (Vineyard green)	1937-1938	X	X	X
Marron clair (Light maroon)	1937-1939	X / -	X / -	X
Blanc (série limitée)	1945-1947	X	-	X (4 portes)

TEINTES DES FOURGONNETTES 250 KG

Noir, bleu, gris (1939-1941), blanc (depuis 1945), vert pastel, fauve (depuis 1947) ou peinture d'apprêt.

Anglia et Prefect, de nouveaux noms pour un restylage limité aux faces AV et à quelques détails d'accastillage

Une Prefect 1948 dans la campagne anglaise.

secours est posée à plat à l'intérieur, dans un embouti accessible par une trappe. Elle mange donc une partie du coffre que l'on découvre après avoir basculé un panneau vers le bas. Cette Ten existe dans trois configurations : des berlines à deux et quatre portes (*saloon* et *double entrance saloon*) et un charmant tourer (*touring car*). Hors catalogue, elle se décline en un break woodie baptisé *Brakenvan*, un véhicule peu répandu, certainement fabriqué par un carrossier extérieur. La petite Eight est d'abord diffusée en berline deux portes puis, à partir du mois d'octobre, sous les traits d'une séduisante petite fourgonnette de 250 kg (5 cwt) et d'un châssis-cabine. Mécaniquement, cette gamme reprend les recettes de ses aînées. Lors du lancement, Ford insiste sur le nouveau système de freinage Girling, mais celui-ci fait toujours appel à des câbles. Un dispositif de rattrapage de jeu garantit toutefois un freinage plus équilibré, plus endurant et plus puissant.

Les Eight et Ten sont construites en Australie où, comme d'habitude, on recense des adaptations locales, à l'image du tourer Eight, extérieurement semblable au Ten mais arborant la calandre spécifique de la Eight et reposant sur l'empattement court. Quant à la Ten, on la trouve ici en pick-up et en fourgonnette.

Au mois d'**octobre 1938**, la Ten est remplacée par la **Prefect** (type E93A) ; quant à la Eight, sa carrière s'arrête exactement un an plus tard, avec la sortie de l'**Anglia** (type E04A). Assez curieusement, la filiale australienne commercialise, au cours du seul millésime 1939, un roadster 8 HP (type E94A) en versions Standard et De luxe dont le style s'inspire directement de celui du roadster 10 HP. Il semble avoir été produit à environ 420 exemplaires.

Si les noms et les types changent, les Prefect et Anglia ne sont finalement qu'un restylage des 7W et 7Y. En dehors de la face AV redessinée dans un style qui s'inspire manifestement des modèles américains, la **Prefect** ne présente pratiquement aucune différence par rapport à l'ancienne 7W ! Son capot, désormais d'une seule pièce et du type "crocodile", se termine par une poignée qui fait office de mascotte et bascule pour permettre son ouverture. La calandre verticale en tôle peinte se compose d'une multitude de lamelles horizontales et d'une séparation chromée verticale au centre, assez comparable à celle des Austin contemporaines. Sur les flancs du capot, les petites grilles d'aération cèdent la place à trois longues fentes verticales et un logo "10" apparaît à l'extrémité, près de la calandre. Le pare-chocs AV en creux est abandonné en faveur d'une lame plus simple, rectiligne. A l'arrière, la modification est moins flagrante, mais le pare-chocs adopte le même profil qu'à l'avant, perdant ses fines moulures et les retours prononcés aux extrémités. Un motif chromé en forme d'ailes stylisées décore maintenant la poignée d'ouverture du coffre. Les charnières chromées à la base du panneau basculant sont remplacées par un modèle peint plus discret, tout comme celles des poignées de portes revisitées.

La gamme des carrosseries est maintenue, mais, au **printemps 1939**, le catalogue s'enrichit d'un cabriolet décapotable "trois positions" (la capote restant partiellement repliée, juste au-dessus des places AR, dans la position intermédiaire). Jouissant d'une finition plus luxueuse, il est proposé en série avec une sellerie en cuir. Les prix s'échelonnent ainsi : £145 (deux portes) ; £152,10 (quatre portes) ; £155 (tourer) ; £185 (cabriolet). Les berlines peuvent bénéficier de la sellerie en cuir et du toit ouvrant pour un supplément de £10. Notons que la gamme australienne se démarque par la présence du coupé utility, du roadster utility et d'une fourgonnette tôlée. En 1939, les Prefect australiennes sont baptisées "E03A". Les berlines E03A se distinguent par leur toit entièrement tôlé (il possède une large partie centrale en moleskine sur les versions antérieures et sur les voitures construites à Dagenham). Quant à l'**Anglia**, c'est le **31 octobre 1939** qu'elle succède à la 8 HP type 7Y. Les changements sont ici un peu plus importants que pour la 10 HP. Si le capot en deux parties est conservé, la calandre à baguettes verticales chromées modifie sensiblement l'aspect de la face AV. Les nouveaux pare-chocs sont du même style que ceux de la Prefect et les flancs du capot reçoivent deux longues ouvertures horizontales. La face AR est transformée par l'adjonction d'une malle proéminente, avec un couvercle basculant vers le bas formant un plateau presque horizontal en position ouverte. Si la roue de secours est désormais à plat dans un logement séparé sous le coffre, comme dans la Prefect, il n'y a aucun accès distinct. A l'intérieur, on constate la présence d'un tout nouveau tableau de bord, différent sur la finition Standard (£126) et sur la De luxe (£136). Ces prix sont augmentés de £4 au mois d'**avril 1940**, le toit ouvrant pouvant être monté contre un supplément de £5. Volant et poignée de frein à main sont également repensés. La De luxe a naturellement droit à un équipement plus complet ; elle accueille notamment une montre, deux cendriers au tableau de bord et un store pouvant occulter la lunette AR, commandé depuis la place du conducteur. Le pare-brise qui s'entrebâille est ceinturé d'un épais jonc chromé. Elle est aussi la seule à disposer de marchepieds rapportés et, plus étonnamment, de flèches directionnelles logées dans le montant central. Enfin, les enjoliveurs de roues sont chromés plutôt que peints.

Ces Anglia sont évidemment assemblées en **Australie**, un marché qui diffuse un roadster à partir de 1940. Dagenham prévoyait bien d'ajouter un cabriolet à la gamme pour 1941, et pensait exposer un exemplaire de présérie au Salon de Londres 1940. Hélas, celui-ci n'aura jamais lieu ! La production des fourgonnettes 5 cwt se poursuit sous la même forme qu'avant, mais sous la désignation "E04C".

Avec le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie automobile se tourne progressivement vers les fabrications militaires. Au mois de **juillet 1940**, le montage des **Prefect** en berline quatre portes, roadster et cabriolet est suspendu. Celui des berlines deux portes continue jusqu'en

ETUDE

FORD ANGLIA, PREFECT & POPULAR [1]

La relance d'après-guerre est timide, les Anglia et Prefect redémarrant sans grands changements, s'accompagnant cependant d'une fourgonnette distribuée sous la marque Fordson

mars 1942. L'**Anglia** sort encore à cadence réduite pendant toute la guerre, mais la fourgonnette est arrêtée en 1941.
La production civile d'après-guerre est relancée à Dagenham le **26 juin 1945**, un mois à peine après la fin du conflit. Deux modèles seulement sont proposés : l'Anglia en version standard et la Prefect quatre portes. Au rayon des utilitaires, la fourgonnette de 250 kg est fabriquée depuis avril sous la marque **Fordson**. La finition de ce véhicule reste très sommaire, et il faut par exemple payer un supplément pour faire monter un pare-chocs AV et un siège passager... Au mois d'**octobre 1946**, le réservoir d'essence de la fourgonnette, jusque-là situé à l'extrême AR sous le plancher, est déplacé vers le centre ; l'orifice de remplissage migre près de la portière, côté passager.
Vers la même époque, les Anglia et Prefect **australiennes** changent de désignation pour devenir respectivement les "A54A" et "A53A". Ces deux autos se reconnaissent immédiatement à leurs évolutions extérieures : la Prefect adopte la malle proéminente de l'Anglia (les anglaises n'y auront jamais droit) et l'Anglia, qui n'était livrée qu'en version roadster, est désormais déclinée en berline quatre portes (mais pas en deux portes !), avec toit entièrement métallique. Pour cause d'empattement réduit, les portes AR de la berline Anglia sont un peu plus étroites que celles de la Prefect. Il existe aussi un coupé utility, et tous ces modèles disposent de déflecteurs aux portes AV, la Prefect recevant à des enjoliveurs de phares chromés.
De très petites améliorations vont concerner les variantes anglaises jusqu'à l'arrêt de ces versions, en **octobre 1948**. Fin 1947, l'Anglia arbore une calandre légèrement modifiée : la partie chromée supérieure intègre désormais le nom de l'auto, jusqu'à présent inscrit sur un logo séparé. En **avril 1948**, elle accueille enfin les flèches de direction incorporées, comme les De luxe d'avant-guerre ! Pour la Prefect, seule l'adoption d'un nouveau logo de calandre, fin 1947, est à relever.
Trois ans après la fin de la guerre, l'industrie automobile britannique commence à se renouveler ; les Austin A40, Standard Vanguard, Riley 2,5 Litre ou Jowett Javelin apportent du sang neuf, tandis que d'autres, comme l'Hillman Minx, sont nettement rajeunies. Faute d'avoir quelque chose de nouveau à offrir dans l'immédiat, la filiale anglaise de Ford revoit l'ensemble de sa gamme basse à l'occasion du premier Salon de Londres depuis la Libération. Assez curieusement, l'**Anglia** type E494A renoue presque avec l'aspect de la 7Y de 1938, avec sa longue calandre en forme de double haricot et les grilles à entourage chromé, de part et d'autre du capot, frappées du mot "Anglia". Petit plus tout de même dans cette phase régressive : des butoirs de pare-chocs permettent d'assurer une meilleure protection de la carrosserie. Il est à signaler que l'Anglia ne reste proposée que dans la finition Standard d'avant-guerre, et cela jusqu'à la fin de sa carrière. On notera cependant que, sur la plupart des **marchés d'exportation**, l'Anglia adopte le moteur de 1.172 cm³ de la Prefect, notamment en Europe continentale ou en Amérique.
La **fourgonnette** de 250 kg prend la désignation "E494C" et reçoit la même présentation extérieure que l'Anglia, avec encore moins de chromes ; il est possible d'opter pour une variante dotée de vitres latérales à la place du panneau tôlé, nommée *Utilavan*. Parallèlement, certaines fourgonnettes tôlées sont transformées en camionnettes vitrées par la carrosserie Martin Walter à Folkestone, et sont alors baptisées *Utilecon*. Quelques carrosseries hors série sont élaborées sur la base du châssis-cabine. La plupart des fourgonnettes exportées sont elles aussi livrées avec le 1.172 cm³. C'est à la même époque que les utilitaires légers abandonnent la marque Fordson en faveur de l'appellation *Thames* (Tamise).
La **Prefect**, qui devient "E493A", est celle qui est la plus concernée par cette cure de rajeunissement. La face AV entièrement redessinée (sauf le capot) tend à singer le style ponton qui commence à se répandre, surtout sur les voitures américaines : les ailes AV prennent de l'embonpoint et intègrent les phares, la grille de calandre chromée à baguettes verticales rappelle celle de la nouvelle Pilot V8 et les pare-chocs sont garnis de butoirs. Les flancs du capot ne comportent plus la moindre ouverture, mais des portillons logés à l'aplomb des montants de pare-brise permettent, le cas échéant, d'apporter de l'air frais au moteur. L'observateur attentif remarque aussi la disparition des moulures qui enjolivaient les portières AV sur les versions antérieures. Mécaniquement, en revanche, aucun changement n'est à relever, quel que soit le modèle.
Bien entendu, les **versions australiennes** continuent à se distinguer. L'Anglia A494 existe toujours ici en berline quatre portes, mais aussi en tourer et en coupé utility, voire en spider utility ! A partir de 1950, le tourer délaisse le moteur de 933 cm³ pour le 1.172 cm³ de la Prefect. Cette dernière, qui se maintient en berline quatre portes à malle proéminente et en coupé utility, se pare de la nouvelle face AV, mais conserve les déflecteurs et les moulures de portes AV. De plus, les berlines Anglia et Prefect sont encore livrées avec un pavillon entièrement tôlé, alors que les berlines montées à Dagenham (ou à Cork et Amsterdam, où elles sont assemblées de 1949 à 1953) possèdent le pavillon en moleskine.
La carrière des modèles de tourisme se poursuit sans faire de vagues jusqu'à l'**automne 1953**, et celle des utilitaires de 250 kg jusqu'en **juillet 1954**. L'arrivée de tous ces nouveaux véhicules leur permet alors de prendre une retraite bien méritée... Enfin pas tout à fait, comme nous le verrons dans la deuxième partie, le mois prochain. ■

Cette mise en scène du catalogue ne fait pas vraiment passer l'Anglia pour une voiture populaire !

L'Anglia dans sa définition de 1949 à 1953.

Au Salon d'octobre 1948, Ford tente de rajeunir l'image de ses modèles en leur offrant un lifting et en revisitant la gamme

Scène de campagne anglaise traditionnelle pour la Prefect, sous la forme qu'elle aura de 1949 à 1953.

CHIFFRES DE **PRODUCTION**

	Dates de fabrication	Production anglaise + CKD = Production totale (chiffres Ford)	Chiffres Briggs (carrosseries livrées à Ford, sans CKD)
Y – 8 HP	09/32 – 09/37	135.244 + 22.424 = 157.668	2 portes : 113.243 4 portes : 19.786 4 portes Luxe : 2.209
Y commerciale – 5 cwt	12/32 – 12/37	29.570 + 1.225 = 30.795	Fourgonnette : 29.606
C – 10 HP	10/34 – 10/35	17.641 + 3.699 = 21.340	2 portes : 7.587 4 portes : 9.657 tourer : 1.068
CX – 10 HP	10/35 – 03/37	29.919 + 7.734 = 37.653	2 portes : 14.929 4 portes : 13.011 tourer : 1.795
7Y – 8HP	09/37 – 09/39	59.598 + 5.500 = 65.098	2 portes : 32.811 2 portes Luxe : 26.715
7Y commerciale – 5 cwt	11/37 – 11/41	12.405 + 795 = 13.200	Fourgonnette : 12.435
7W – 10 HP	03/37 – 09/38	31.717 + 9.948 = 41.665	2 portes : 10.703 4 portes : 18.983 tourer : 1.639
E04A – Anglia	10/39 – 11/48	46.745 + 9.062 = 55.807	2 portes : 40.577 2 portes Luxe : 1.452 Export USA/CDN : 5.251
E494A – Anglia	10/48 – 10/53	83.027 + 25.751 = 108.778	Non communiqué
103E – Popular	11/53 – 08/59	148.025 + 7.325 = 155.350	Non communiqué
E04C fourgonnette	04/45 – 11/48	30.297 + 2.025 = 32.322	Non communiqué
E494C fourgonnette	10/48 – 07/54	53.868 + 12.491 = 66.359	Non communiqué
E93A – Prefect	10/38 – 01/49	90.505 + 37.502 = 128.007	2 portes : 10.163 4 portes : 75.657 Export USA/CDN : 4.988 tourer : 1.028 cabriolet : 667
E493A – Prefect	12/48 – 09/53	117.206 + 75.023 = 192.229	Non communiqué
TOTAL	09/32 – 08/59	1.106.271	

NB : il existe des différences entre les chiffres communiqués par Ford et le nombre de carrosseries livrées par Briggs. Par ailleurs, l'usine d'assemblage d'Amsterdam a construit 1.238 Anglia (E494A) et 3.550 Prefect (E493A) de 1949 à 1953 + 3.100 fourgonnettes 250 kg de 1949 à 1954.

La populaire fourgonnette E494C des années 1949-1954 emprunte la partie frontale de l'Anglia.

La Prefect 1949-1953 australienne adopte la nouvelle face AV, ainsi qu'une malle AR proéminente.

De 1953 à 1959, l'ancienne Anglia subsiste aux côtés du nouveau modèle sous le nom de "Popular" (voir la deuxième partie).

[A suivre]

Rendez-vous réguliers

Le 1er mardi

■ **Réunion à Lempdes (63).** A partir de 20h30, à la Maison des Associations. *Rens. Les Vieilles Bielles, 63370 Lempdes.*

Le 1er mercredi

■ **Rendez-vous en scooter à Paris (75).** Place du Trocadéro, à partir de 20h30. *Rens. Les Tontons Scooteurs, 06.82.32.63.28.*

Le 1er jeudi

New ■ **Les jeudis des retraités à Aubière (63).** A 10h, parking Auchan. *Rens. Michel Martin 06.13.14.31.49.*

Le 1er vendredi

■ **Rendez-vous à Saint-Benoît-sur-Seine (10).** A partir de 19h, sur le parking de l'auberge Saint-Benoît. *Rens. 03.25.76.36.83. ou 03.25.37.37.63.*

■ **Rendez-vous à Nérac (47).** A 21h au centre Hausmann. *Rens. Les Bielles d'Albret, 06.98.70.99.39.*

■ **Rendez-vous à Gaillac (81).** A partir de 20h45, salle communale des Fédies. *Rens. AVAG, 06.28.36.12.43.*

Le 1er samedi

■ **Rassemblement au Castellet (83).** Parking du restaurant La Garrigue, RN8, de 9h à 12h. *Rens. Rétro'mobiles Club du Castellet, 06.74.53.57.64.*

Le 1er dimanche

■ **Rendez-vous à Vauxbuin (02).** De 10h à 12h, tous les mois impairs, de mars à septembre, au port de Soissons. *Rens. VASE, 03.23.73.11.81.*

■ **Rendez-vous d'Yzeure (03).** Parking Ysatis (ex-Champion), de 10h à 13h. *Rens. Fanauto Rétro Yzeure, 06.33.13.26.27.*

■ **Rendez-vous à Saint-Vallier-De-Thiey (06).** De 10h à 13h, à la Maison des Associations (au Grand-Pré, entre les Vermis et le stade de football). *Rens. Jean Berger, 06.19.52.88.00.*

■ **Rassemblement marseillais (13).** Sur le parking de l'auberge de Pichauris, D908, route d'Aix, de 10h à 12h. *Rens. Les Anglaises ont la Cote, 06.82.00.62.72.*

■ **Rassemblement à Caen (14).** De 10h à 12h, sur le cours Koenig, au pont Bir-Hakeim. *Rens. Club RACN, BP 155, 14010 Caen Cedex.*

■ **Rendez-vous à La-Chapelle-Yvon (14).** Place du Village, de 9h30 à 13h. *Rens. Ça c'est de la Bagnole, 02.31.63.73.49 ou 02.31.63.76.42.*

■ **Rassemblement à Bergerac (24).** Sur le parking de l'Intermarché Trois vallées, de 10h à 13h. *Rens. Les Chevaliers de l'Arbre à Cames, 06.29.59.07.11.*

■ **Rencontre mensuelle à Montélimar (26).** De 9h à 12h, devant le kiosque à musique, sur les allées provençales. *Rens. 04.75.01.29.13.*

■ **Rassemblement à Gaillon (27).** Place Paul Doumer. *Rens. Les Vieux Volants de la région, 06.81.54.50.78.*

■ **Rencard à Pacy-sur-Eure (27).** Sur la place de la Mairie, de 10h à 13h. *Rens. US Cars Club Normandy, 06.07.78.13.12.*

■ **Rassemblement à Dreux (28).** De 14h30 à 18h, dans la cour des anciens abattoirs (95 rue du Cdt Beaurepaire). *Rens. Rétro Mobile Club Drouais, 02.37.43.01.15.*

■ **Rassemblement à Caveirac (30).** Expo de véhicules anciens devant la poste. *Rens. ACPS30, 06.17.86.84.92.*

■ **Rendez-vous à Poussan (34).** De 9h30 à 15h, place de la Mairie. *Rens. Rétro Pouss-Auto, 06.88.09.98.30.*

■ **Rassemblement à Rennes (35).** De 10h à 13h, au lieu-dit Les Etangs d'Apigné. *Rens. Eric Gautier, 06.63.35.98.04.*

■ **Rassemblement informel à Brevans (39).** Sur la place de la Mairie, de 10h30 à 12h. *Rens. 03.84.79.05.23. ou 06.78.17.22.49.*

■ **Rassemblement à Biscarosse (40).** Rond-point de l'Hydravion, de 9h30 à 12h30. *Rens. Christian Salafranque (Club ABC), 06.82.81.62.50.*

■ **Rassemblement à Mont-de-Marsan (40).** Place Saint-Roch (hiver), hall de Nahuques (été), de 9h à 12h. *Rens. 06.04.03.54.75.*

■ **Rassemblement de l'Association Automusée de Villerest (42).** D'avril à octobre, de 10h à 12h, sur l'aéroport de Roanne, Saint-Léger-sur-Roanne. De novembre à mars : salle Emilie, à Villerest. *Rens. 06.15.06.23.96.*

■ **Exposition de véhicules anciens à Tharon Plage (44).** De 10h à 13h, salle de Jade face au Café de la Gare. *Rens. 02.40.39.41.15. ou 06.08.71.82.00.*

■ **Rendez-vous à Ancenis (44).** De 9h à 13h, d'avril à octobre, parking de la Charbonnière. *Rens. Ancenis Cric et Manivelle, 06.79.83.13.21.*

■ **Rassemblement à Orléans (45).** De 10h30 à 12h, quai du Châtelet. *Rens. CAAC, 06.33.70.46.43.*

■ **Réunion de Casteljaloux (47).** De 9h à 12h, parking de la piscine. *Rens. Les Vieux Moteurs Gascons, 06.78.60.01.66.*

■ **Rencontre de Pignerolle (49).** A partir de 10h, devant le château de Pignerolle, 49124 St-Barthélemy-d'Anjou. *Rens. J.-F. Jegou, 02.41.93.38.38.*

■ **Rassemblement à Equeurdreville (50).** De 10h30 à 12h30, sur le parking de la Maison des Associations Charles Davoury, rue Ferdinand Buisson. *Rens. Auto Rétro Cotentin, 02.33.41.06.98.*

■ **Rencontre à Nancy (54).** Cours Léopold, près de la porte Désilles, de 10h à 13h. *Rens. Club Vignette Gratuite, 03.38.25.10.00.*

■ **Rassemblement à Vannes (56).** De septembre à juin, sur le parking rue du Commerce, rive gauche du port. *Rens. Club Armoricain de Véhicules Anciens et de Collection, 02.97.66.63.41.*

■ **Rassemblement à Vieux-Condé (59).** De 10h à 12h30, rue Victor Hugo, près de l'école Marcel Caby. *Rens. Nostalgic Auto-Moto-Club Vieux Condé.*

■ **Rassemblement de Saultain (59).** De 10h à 12h, sur la place de Saultain. *Rens. Club Hainaut Auto Collection, 03.27.36.52.25.*

■ **Rendez-vous à Beauvais (60).** Sur le parking à l'angle de l'avenue Nelson Mandela et de la rue des Filatures, de 14h à 17h, d'octobre à mai. *Rens. Anciennes Autos d'Achy, rdvmensueldebeauvais@free.fr*

■ **Rendez-vous d'Estrée-Saint-Denis (60).** Place de la Mairie, de 10h à 12h30. *Rens. Ecurie Auto Plaines d'Estrées, 03.44.41.30.76.*

■ **Rendez-vous à L'Aigle (61).** De 10h à 12h, place du château. *Rens. Les Amis de la Traction, 02.33.24.01.67.*

■ **Rassemblement d'anciennes à Calais (62).** De mars à octobre (sauf septembre), ZAC Curie, de 10h30 à12h30. *Rens. Auto Passion 62, 06.99.66.64.84.*

■ **Rassemblement à Canet-en-Roussillon (66).** Dès juin, parking de la Luna (colline des Loisirs), de 9h à 13h. *Rens. RVA 66, Nicolas Bousquet, 06.73.93.34.50.*

■ **Rassemblement à Elne (66).** A 5 km de Perpignan, à partir de 9h30, sur l'ancien marché de gros. *Rens. 04.68.73.96.33 ou 06.55.56.68.30.*

■ **Rendez-vous de Strasbourg (67).** De 10h à 13h, parking du Palais de la Musique ou au stade de la Meinau. *Rens. 06.86.55.00.56 ou 06.62.73.63.19.*

■ **Rendez-vous de Betschdorf (67).** De 10h à 12h30, 2 route de Soufflenheim, *Rens. AAF 06.20.40.94.66.*

■ **Bourse d'échanges à Sathonay-Village (69).** Au parc de la mairie. *Rens. Auto-Rencard.*

■ **Rassemblement à Condrieu (69).** De 10h à 12h, parking du collège Le Bassenon (giratoire à l'entrée nord), au bord de la RN 86. *Rens. VARP, 06.89.66.96.90.*

■ **Rassemblement amical à Vesoul (70).** Parking Vesoul Electro Diesel, RN 19, de 10h à 12h. *Rens. Daniel Bergé, 03.84.78.81.17.*

■ **Rencontre du Mans (72).** Centre Leclerc, route de Bonnétable, de 10h à 13h. *Rens. Véhicules d'Epoque du Mans, 02.43.28.09.90.*

■ **Bourse d'échanges à La Balme-de-Sillingy (74).** Salle du Bois Joli, de 8h à 12h. *Rens. CPVAF, 04.50.32.02.31.*

■ **Rassemblement au Havre (76).** Place du Commando Kieffer (avenue Paul Bert), de 10h à 13h. *Rens. Comité des Fêtes d'Aplemont, 06.70.45.76.81.*

■ **Rencard à Isneauville (76).** Sur le parking de Leroy Merlin, de 10h à 12h. *Rens. Cyril Viel, 06.62.91.03.05.*

■ **Rendez-vous de Montigny-le-Bretonneux (78).** Sur le parking de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. Les Vieux Pistons de Montigny, 06.60.05.92.70.*

■ **Rendez-vous à Maule (78).** Sur la place de la salle des fêtes, de 10h à 12h. *Rens. Association Rétro Mauloises.*

■ **Rencontre de Montauban (82).** De 10h à 12h30, parking du Leclerc Aussonne. *Rens. 06.88.91.08.67 ou 05.63.66.02.19.*

■ **Rendez-vous à Sallertaine (85).** A 10h sur la ZA la Fénicière, tous les mois impairs. *Rens. Jean-François, 06.20.71.46.55.*

■ **Rassemblement à Poitiers (86).** De 9h30 à 12h. Hôtel de France Le Patio, 215 route de Paris. *Rens. APVA, 05.49.51.14.94. ou 06.66.58.60.85.*

■ **Rendez-vous à Châtellerault (86).** De 9h à 13h, boulevard Blossac. *Rens. Association des Amis du Musée Auto Moto vélo de Châtellerault, 06.43.55.33.43.*

■ **Rendez-vous de Limoges (87).** Sur la place Marceau, de 9h à 12h. *Rens. Les Rétromobiles Limousines, 06.17.50.71.87.*

■ **Rencard de Dourdan (91).** Place de l'Hôtel de Ville, de 10h à 13h. *Rens. Paul Dupuis, 01.64.59.96.99.*

■ **Rassemblement à Ezanville (95).** De 9h30 à 12h30 (sauf janvier et août), au complexe de la Prairie. *Rens. AAACE, 06.73.80.31.82.*

■ **Rassemblement à Osny (95).** De mars à octobre, de 9h à 12h, château de Grouchy. *Rens. Club du Chevron et Anciennes du Parc Régional du Vexin, 06.73.57.66.56.*

Le 2e mercredi

■ **Réunion des Traction du Dauphiné à Seyssins (38).** A partir de 18h30, à la brasserie du Rondeau. *Rens. 06.98.77.21.66.*

Tous les 2e et derniers dimanches

■ **Rassemblement à Lille (59).** De 10h à 13h, Champ de Mars. *Rens. Edouard Pollet, 03.20.96.22.47 (soir).*

Le 2e dimanche

■ **Rétro Car Meeting à Montmerle-sur-Saône (01).** Parc de la Batellerie, de 9h à 12h30. *Rens. ARGVS, 04.74.69.66.98.*

■ **Rassemblement à Bourg-en-Bresse (01).** De 9h à 13h, sur le parking du marché couvert. *Rens. 06.11.95.22.55.*

■ **Rassemblement à Narbonne (11).** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Espace Liberté. *Rens. capdevillech@wanadoo.fr.*

■ **Rassemblement de Pont-l'Evêque (14).** Place du Marché, de 10h30 à 12h.

■ **Rassemblement Alfa à Saint-Pierre-sur-Dives (14).** De 10h à 12h, sur le parking des Halles. *Rens. 02.31.20.50.20.*

■ **Rendez-vous de Saint-Martin-de-Fontenay (14).** De 10h à 12h30, sur le parking Carrefour Market. *Rens. Club Plaisir Autorétro, 06.31.93.85.54 ou 02.31.38.20.95.*

New ■ **Rassemblement à Jarnac (16).** De 9h30 à 12h, place du Château. *Rens. Jean-Christophe Godon, 06.62.83.67.71.*

■ **Rassemblement à Champagne-Mouton (16).** De 10h à 12h30, au café de la Paix. *Rens. Denis Julin, 09.61.23.73.97.*

■ **Rendez-vous à Surgères (17).** Devant le Café Français, place de l'Europe, de 8h à 20h. *Rens. Michel Bolla, 06.10.95.36.54.*

■ **Rassemblement de Bourges (18).** De mars à octobre, de 10h à 11h30, place des Marronniers. *Rens. Amicale Citro-Berry, 02.48.67.97.29.*

■ **Rassemblement de Plérin (22).** De 9h à 13h, au port du Légué. *Rens. 06.70.17.45.90.*

■ **Rendez-vous à Aubusson (23).** De 9h à 12h, d'avril à octobre, à la gare routière. *Rens. Funest's Car Club Creuse 06.87.03.51.42 ou 06.81.28.25.50.*

■ **Rassemblement à Chartres (28).** Parking du rond-point, route d'Orléans, de 9h30 à 13h (de mars à novembre). *Rens. 06.09.21.08.07.*

■ **Rassemblement de 4 CV à Fontenay-sur-Eure (28).** De 9h30 à 13h, parking Resto-Routiers "Mon Idée", de mars à octobre (sauf août). *Rens. 06.14.14.10.55.*

■ **Rendez-vous à Bagnols-sur-Cèze (30).** De 8h30 à 12h, parking du magasin Weldom. *Rens. AMRB, amr.b@aol.fr.*

■ **Rencontre à Castelginest (31).** Sur la place du Général de Gaulle. *Rens. Les Volants du Castel, 05.61.37.75.37.*

■ **Rendez-vous à Audenge (33).** De 9h30 à 12h, parking du magasin Aldi. *Rens. A.P.A.C.A., 06.16.29.72.55.*

■ **Rendez-vous de Vergèze (34).** Caveau d'Héraclès, ZA les Coudourelles, RN 113, de 10h à 12h. *Rens. Vieux Volants de Nîmes, 06.17.90.36.87.*

■ **Rendez-vous à La Gouesnière (35).** A partir de 9h30 au parking centre. *Rens. La Baie des Jantes, 06.98.25.68.74.*

■ **Rassemblement à Ardentes (36).** Place Saint-Vincent, de 10h à 12h. *Rens. Rétro Méca Centre, 02.54.36.65.26. (ap. 19h).*

■ **Rendez-vous à Savonnières (37).** Sur la place des Charmilles. *Rens. Alain Buillit 02.47.50.00.43.*

■ **Rendez-vous à Jardin (38).** Place du lavoir à Berardier. *Rens. Club Rétromécanique de Jardin, 06.83.04.16.94.*

■ **Rassemblement de Lons-le-Saulnier (39).** De 10h à 12h, sur le parvis du CARCOM. *Rens. Club Jurassien des Véhicules d'Epoque, 03.84.24.28.85.*

■ **Rendez-vous de Montrichard (41).** De 10h à 12h30, place du Général de Gaulle. *Rens. Automobiles Classiques de Touraine, 06.87.06.11.66.*

■ **Rencontre de mécaniques anciennes à Nantes (44).** De 9h à 12h, place du MIN. *Rens. Jaguar Enthousiast Club, 02.40.03.97.35.*

■ **Rassemblement au Pouliguen (44).** De 11h à 13h, sur le parking du magasin Kiabi. *Rens. 06.07.46.62.59.*

■ **Réunion de Loury (45).** Parking de la salle polyvalente, de 10h à 13h. *Rens. Belles Mécaniques Anciennes, 02.38.65.53.15.*

■ **Rendez-vous à Marmande (47).** A partir de 9h30, boulevard du Maré. *Rens. 07.77.38.49.81.*

■ **Rassemblement de Baugé (49).** Place de l'Europe, de 10h à 12h. *Rens. Véhicules Anciens de la Vallée du Loir, 02.41.89.20.78.*

■ **Rassemblement à Gueux (51).** Parking du restaurant "La Garenne", sur la RN31, de 10h à 12h. *Rens. Jean-Michel Manceaux-Panot, 06.81.48.66.09.*

■ **Rassemblement de Champey (54).** RN 57, sur le parking de l'ancien restaurant routier. *Rens. Lanzi Vito, 06.18.17.27.73.*

■ **Rencontre à Précy-sur-Oise (60).** De 10h à 13h, parc des Erables. *Rens. 03.44.56.48.42 ou 06.68.74.61.72.*

■ **Rendez-vous de Laigneville (60).** Place Henri Barbusse (gymnase), de 10h à 12h30. *Rens. Automobile Club Oise Picardie, 06.85.86.60.60 ou 06.22.95.77.24.*

■ **Rencard Mustang à Ribeauvillé (68).** De 10h à 13h, d'avril à novembre, face au restaurant Catalpas, 48 route de Bergheim.

■ **Rencontre à Mulhouse (68).** De mars à novembre, devant le Darty de Dorlach, de 10h à 13h. *Rens. 06.85.47.64.49.*

■ **Rassemblement à Chambost-Allières (69).** De 9h à12h. Devant la salle des Fêtes. *Rens. 06.23.77.49.81.*

■ **Rendez-vous à Bergesserin-les-Cluny (71).** De mars à novembre à "Chervet", de 9h30 à 12h30. *Rens. Les Vieilles Guimbardes du Clunysois, 03.85.50.80.38. ou 06.10.75.89.40.*

■ **Rassemblement à Fauville-en-Caux (76).** De 10h à 13h, place de la Mairie. *Rens. Auto Passion Pointe de Caux, 02.35.95.39.29 ou 06.75.01.18.02.*

■ **Rendez-vous à Rouen (76).** D'avril à septembre sauf août, à partir de 9h30 à l'espace des Marégraphes. *Rens. normandyretroshow@gmail.com.*

■ **Rendez-vous à Maromme (76).** De 10h à 12h, place Jean Jaurès. *Rens. AVAM, 07.62.55.38.92.*

■ **Rencontre à Beynes (78).** Parking du G20, de 10h à 13h. *Rens. 06.15.26.43.30.*

■ **Rassemblement à Amiens (80).** De 9h30 à 13h, au kiosque du parc de La Hotoie. *Rens. 03.22.47.04.36.*

■ **Rencontres amicales d'Albi (81).** De 9h à 12h à La Renaudié, Maison de Quartier. *Rens. 05.63.45.48.16.*

■ **Rendez-vous à Château d'Olonne (85).** Parking du Puits d'Enfer, de 10h30 à 12h. *Rens. 02.51.33.10.13.*

■ **Rendez-vous à Thaon-les-Vosges (88).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, parking de la Rotonde. *Rens. VRACC88, 06.51.79.95.25.*

■ **Rencard de Toucy (89).** De 9h à 17h, parking de la gare. *Rens. Club Rétro Forterre, 03.86.41.98.75.*

■ **Rendez-vous d'Epinay-sur-Orge (91).** De 10h à 12h30 devant la mairie. *Rens. fans.danciennes@laposte.fr*

■ **Rendez-vous de Suresnes (92).** De 10h à 13h, terrasse du Feucheray, face au cimetière américain. *Rens. Samuel Bohbot, 06.60.20.77.32.*

■ **Belles de Vincennes (94).** De 9h à 13h devant le parvis de la mairie. *Rens. Belles de Vincennes, 01.43.74.48.55.*

■ **Rendez-vous à Bezons (95).** Place de la Grâce de Dieu. *Rens. ARCOP, 01.34.14.30.73.*

Le 3e vendredi

■ **Réunion à Brevans (39).** Salle des associations, derrière l'école de Brevans, à 20h30. *Rens. 03.84.79.05.23. ou 06.78.17.22.49.*

Le 3e samedi

■ **Rassemblement à Ascoux (45).** A partir de 14h30, place de la Mairie. *Rens. 06.75.70.83.22 ou 02.38.33.02.96.*

■ **Rassemblement à Noisy-le-Grand (93).** De 10h à 13h, sur la place de la Mairie. *Rens. 06.84.04.75.15.*

Le 3e dimanche

■ **Rassemblement à Chauny (02).** De mars à octobre, de 10h à 12h, place du Marché Couvert. *Rens. 06.89.14.10.79.*

■ **Rassemblement à Dompierre-sur-Besbre (03).** De 10h à 12h, parking supermarché ATAC. *Rens. 06.30.96.83.75.*

■ **Rendez-vous à La Rochelle (17).** De 10h à 12h30, parking du port des Minimes. *Rens. ARVA, 06.82.69.26.81.*

■ **Rendez-vous à Brive (19).** De janvier à novembre, parking Leclerc. *Rens. Julien, 06.14.34.57.12.*

■ **Rassemblement à Trélissac (24).** De 10h à 12h, parking du Vincennes. *Rens. Périgueux Auto Rétro, 06.70.40.42.38.*

Le 3e dimanche, tous chez Gazoline ! 19 janvier

■ **Rencontre de voitures anciennes à Bailly (78).** *Organisée par Gazoline (01.30.56.65.05).* Sur le parking du Parc des Fontenelles, à Bailly (entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche), face aux locaux de Gazoline, de 10h à 13h. En venant de Paris ou de l'A13 ou de l'A12, récupérer la N307 (direction Saint-Nom-la-Bretèche) et prendre, à droite, direction Bailly-Noisy-le-Roi. Traverser Bailly et, après le troisième feu, prendre à gauche direction Parc des Fontenelles. C'est là, à gauche, après le passage à niveau. En venant de Versailles ou de l'A86, prendre direction Saint-Cyr-l'Ecole. A Saint-Cyr, tourner à droite direction Bailly par la ferme de Gally. Au feu de Bailly, prendre à gauche direction Noisy-le-Roi et même punition dans Bailly.

■ **Rassemblement à Incarville (27).** Sur le parking Leclerc, de 9h à 12h30. *Rens. Collecto'mobile, 02.32.50.46.66.*

■ **Rassemblement à Vernon (27).** Au Centre des Tourelles, de 10h à 12h. *Rens. 02.32.52.20.13 ou 06.25.74.88.81.*

■ **Rassemblement de Saint-Sébastien de Morsang (27).** De 8h à 13h, parking de la Mairie. *Rens. 06.24.24.59.81.*

■ **Rendez-vous de Saint-Lubin-de-Joncherets (28).** La Ferrette, de 10h à 13h. *Rens. Juvaboun, 06.60.22.91.71.*

■ **Rendez-vous à Andernos-Les-Bains (33).** De juin à septembre, à côté de l'église Saint-Eloi, près du port ostréicole, de 9h à 12h. *Rens. RCBA, 06.14.39.22.54.*

■ **Rassemblement à Sainte-Croix-du-Mont (33).** De 9h à 12h, sur la place de l'Eglise. *Rens. 05.56.76.72.98.*

■ **Rassemblement à Liffré (35).** De 9h à 13h, Zac de Beaugé. *Rens. 02.99.68.35.53.*

■ **Rassemblement d'Azay-sur-Cher (37).** Sur l'aire de loisirs des bords du Cher, de 10h à 13h. *Rens. 02.47.50.46.15.*

■ **Rencontre à Tours (37).** Bld Béranger, face à la Poste, de 10h à 13h. *Rens. Grand Prix de Tours, 02.47.45.57.94.*

■ **Rendez-vous à Bletterans (39).** De 10h à 12h, sur le parking du Super U. *Rens. Club Rétro Jura Bresse, 03.84.44.47.35.*

■ **Rassemblement à Saint-Lyé-la-Forêt (45).** De 10h à 12h30, sur le parking derrière la Mairie. *Rens. 02.38.91.83.95.*

■ **Rassemblement à Segré (49).** De 10h à 12h30, sur la place du Port. *Rens. 02.41.92.88.41. (ap. 20h).*

■ **Rassemblement à Ban-Saint-Martin (57).** Sur le parking du Centre socio-culturel avenue Henri II, de 10h à 13h. *Rens. Club Vignette Gratuite, 03.88.25.10.00.*

■ **Rendez-vous à Colleret (59).** De 10h à 13h, place de Colleret. *Rens. Jonathan Mouchart, 06.74.20.79.86.*

■ **Rassemblement à Chantilly-Lamorlaye (60).** Domaine de Chantilly, de 10h à 13h. *Rens. Daniel Grozdanic, 06.08.21.34.11.*

■ **Rencontre à Varinfroy (60).** Sur la place du Marais (devant la Mairie), de 9h à 13h. *Rens. 03.44.87.49.00.*

■ **Rassemblement à Clermont-Ferrand (63).** De 9h30 à 12h, parking du Géant Casino. *Rens. Alpine 63, 06.08.56.32.05.*

■ **Exposition statique au Bourget-du-Lac (73).** De mai à octobre, parking Thomas II (devant les Ets Drivet /Bateaux), de 9h à 12h. *Rens. Amicale des Véhicules Anciens, 04.79.69.52.52.*

■ **Rassemblement à Rouen (76).** De 9h30 à 12h30, quai de Seine (rive droite), espace Marégraphe. *Rens. Normandy Rétro Show, 06.15.37.02.56.*

■ **Rassemblement à Château-Landon (77).** De 10h à 12h, sur le parking du Mail. *Rens. 06.85.42.98.38.*

■ **Rassemblement et balade à Rambouillet (78).** De 10h à 13h, balade dans les environs, ouvert à tous véhicules même très anciens. *Rens. Les Rendez-Vous de La Reine, 01.34.85.73.63.*

■ **Rencontre à Vaux-sur-Seine (78).** De 9h30 à 12h, sur le parking de la Gare. *Rens. Jean Riou, 06.11.86.87.95.*

■ **Rassemblement du Vidauban (83).** Parking de la Tuilerie, de 10h à 12h. *Rens. Michel François, 04.94.73.08.75.*

■ **Rassemblement à Thorigny (85).** Place de l'Eglise. *Rens. Auto Moto Rétro, 06.15.75.08.96.*

■ **Rencontre de Poitiers (86).** De 9h30 à 12h, au Class Hôtel Restaurant, rocade Nord, zone de la République. *Rens. 05.49.54.45.37 après 19h.*

■ **Rassemblement à Viry-Châtillon (91).** De 9h30 à 13h30, à l'angle de la rue Francœur et du bd Fleury. *Rens. Amicale des Automobiles Populaires 50/70, 06.89.34.57.79.*

■ **Rendez-vous de Gagny (93).** Devant le marché des Amandiers, de 10h à 12h. *Rens. M. Bourgueil, 06.88.40.76.60.*

■ **Rendez-vous à Aulnay-sous-Bois (93).** De 9h à 13h, sauf juillet et août, carrefour de l'Orméteau, route de Mitry. *Rens. 06.16.85.37.81.*

■ **Rassemblement à Herblay (95).** Sur le parking du Truffaut d'Herblay. *Rens. Auto Rétro Club Herblaysien, 06.78.76.72.52.*

Le 4e samedi

■ **Rencontre amicale à Louveciennes (78).** De 10h à 13h, sur le parking de la gare. *Rens. 06.33.37.77.83 ou 06.60.49.07.37.*

Le 4e dimanche

■ **Rencontre à Brive (19).** De 9h30 à 12h30, place de Lattre de Tassigny. *Rens. 05.55.24.43.08 ou 06.82.12.61.06.*

■ **Réunion à Plurien (22).** Place du Manoir Montangué, de 10h à 12h30. *Rens. Joël 06.14.42.64.63.*

■ **Rencontres à Saint-Paul-Trois-Châteaux (26).** Place Chausy, devant l'Office de tourisme, d'octobre à mars. *Rens. Tricastin Auto Passion, 06.03.90.14.46.*

■ **Rassemblement aux Andelys (27).** De 9h30 à 12h30, place Nicolas Poussin (place du marché), Grand Andely. *Rens. 06.24.12.23.78.*

■ **Rassemblement à Breuilpont (27)** De 10h à 13h, devant l'ancienne gare (rue Saint-Exupéry). *Rens. Volants et Vallée, 06.61.39.46.06.*

■ **Rencard à Châteaudun (28).** Sur le parking d'Intermarché, Les-Garennes, de 9h30 à 13h, de mars à octobre. *Rens. Les Increvables, 06.86.35.72.08.*

■ **Rendez-vous à Pujaut (30).** De 9h à 12h, place du marché. *Rens. JAVA, 06.83.14.85.00.*

■ **Rendez-vous à Savigny-en-Véron (37).** De 10h à 12h, d'avril à octobre, place de l'église. *Rens. 02.47.58.93.32.*

■ **Rassemblement de Soustons (40).** Sauf décembre, de 10h à 12h30, aux arènes. *Rens. Car et Moto Addiction, 06.26.05.37.30.*

■ **Rendez-vous à Saint-Brévin-les-Pins (44).** De 10h à 13h, au débarcadère. *Rens. Club Dynamo, 06.14.56.26.38.*

■ **Rendez-vous à Guémené-Penfao (44).** De 9h à 13h, parking du Mail Jean-Jaurès. *Rens. Les Vieux Pistons Guémenéens, 06.68.09.45.66.*

■ **Rendez-vous à Saint-Nazaire (44).** De 10h30 à 12h, face à la base sous-marine. *Rens. Ecurie Côte d'Amour, 06.85.87.80.15.*

■ **Rassemblement d'Orvault (44).** De 11h à 13h, parking de la carrière, derrière la mairie. Rens. 06.07.46.62.59.

■ **Rassemblement de La Chapelle-Saint-Mesmin (45).** Sur le parking de l'espace Bel-Air, de 10h à 12h (hiver) ou de 9h à 12h (été). *Rens. 06.03.15.83.25.*

■ **Rencard Rétro Sports des Thermes à Amnéville (57).** De mars à novembre, de 9h30 à 12h, derrière l'Office du tourisme. *Rens. Club RSA Exception, 06.75.48.40.53.*

■ **Rencontre à Montataire (60).** Parking face au cinéma Pathé, accès par D200, de 10h à 13h. *Rens. A.M.V.A., 03.44.27.55.75.*

■ **Rassemblement à Bourdainville (76).** De 10h à 12h, place de la Mairie. *Rens. Sports et loisirs, 02.35.56.03.20.*

■ **Rencontre à Thoiry (78).** Parking du château, de 10h à 13h. *Rens. 06.18.48.53.84.*

■ **Rendez-vous à Vaison-la-Romaine (84).** D'avril à octobre, de 9h à 13h, parking de la Poste. *Rens. 06.61.24.57.18.*

Tous les derniers samedis

■ **Rassemblement à Dijon (21).** De 9h30 à 12h, parking de la Brasserie du marché de gros, 1 rue Léon Delessard. *Rens. 03.80.71.14.35.*

Tous les derniers dimanches

■ **Rendez-vous à Manosque (04).** De 9h30 à 12h, sur le parking de l'Hyper U, sauf juillet, août et décembre. *Rens. ASM, 06.40.35.92.71.*

■ **Rassemblement à Alairac (11).** De 10h à 13h et de mars à novembre, à l'Espace François Mitterrand. *Rens. 06.80.14.52.41.*

■ **Rassemblement à Fos-sur-Mer (13).** De 9h à 12h, sur l'esplanade du complexe sportif Parsemain. *Rens. Rétromobile du Golfe de Fos, 06.89.95.94.18.*

■ **Rassemblement convivial à Saint-Désir-de-Lisieux (14).** De 10h à 12h30, sur le parking de l'école, route de Falaise. *Rens. 02.31.62.09.73 ou 06.15.25.37.71.*

■ **Rassemblement d'Argent-sur-Sauldre (18).** D'avril à octobre, de 9h30 à 12h30 sur la digue de l'Etang du Puits. *Rens. AVAC Nord, 02.48.58.46.40.*

■ **Rassemblement à Bosc-Roger-en-Roumois (27).** Parking du supermarché Aldi, de 10h à 12h. *Rens. Jacques, 06.08.88.13.35.*

■ **Rassemblement voiture, moto collection et prestige à Bordeaux (33).** A partir de 9h, 103 quai de Queyries.

■ **Réunion à Viols-le-Fort (34).** Sauf juillet et décembre. Porte de Milan, de 11h à 18h. *Rens. Wagon Bleu, 06.32.64.29.84.*

■ **Rendez-vous de Breteil (35).** De 10h à 12h30, rue de Rennes, parking de l'école. *Rens. 06.60.13.81.20 ou 02.99.06.03.89.*

■ **Issoudun en anciennes (36).** De mars à novembre, de 10h à 12h, sur le parking du Bricomarché. *Rens. 02.54.21.38.79.*

■ **Rassemblement à Saint-Clair-de-la-Tour (38).** ZI Le Chapelier, La Tour du Pin, de 9h à 15h. *Rens. La Calamine Saint-Clairoise, 06.08.05.72.02.*

■ **Rendez-vous à Mont-de-Marsan (40).** De 10h à 12h, parking Conforama. *Rens. Didier Stucker, 06.71.41.57.71.*

■ **Rendez-vous d'Aurec-sur-Loire (43).** Sous le pont de la base de loisirs, de 9h à 12h. *Rens. Touring-Cars, 06.07.70.15.65.*

■ **Réunion informelle à Chécy (45).** De 10h à 12h, sur le parking du Leclerc. *Rens. Auto Moto Jadis Club Orléanais, 02.38.86.07.25 ou 06.08.53.05.89.*

■ **Rassemblement à Courtenay (45).** De 10h à 12h, sur la place de la gare. *Rens. Court'Auto Moto Passion, 06.29.44.73.30.*

■ **Rencard à Changé (53).** Salle des Ondines, de 10h à 13h. *Rens. Ami'ricaines Club, 02.99.74.64.01 ou 06.74.78.35.90.*

■ **Réunion de Nomain (59).** De 10h à 12h, derrière l'église. *Rens. Les Vieilles Bielles Warlaing, 03.27.27.97.28.*

■ **Rencontre à Lumbres (62).** 2 bis rue Emile Zola. *Rens. Francis, 03.21.39.75.34.*

■ **Rassemblement à Autun (71).** Sur la place du Champ de Mars, à partir de 10h. *Rens. 03.85.52.77.61.*

■ **Réunion à Fécamp (76).** Parking du Carrefour, de 10h à 13h. *Rens. Loïc Demongher, 02.35.28.74.32.*

■ **Réunion à Mitry-Mory (77).** Sauf juillet, août et septembre. De 9h à 12h. *Rens. 01.48.16.90.45.*

■ **Réunion de Maisons-Laffitte (78).** A partir de 10h30, parking de l'hippodrome. *Rens. Philippe de Silans,01.39.12.19.38.*

■ **Rassemblement de Caderousse (84).** De 9h à 12h30, cours Guy Moquet, UNIQUEMENT LES MOIS DE 5 DIMANCHES. *Rens. 04.13.07.73.84 ou 06.22.74.25.20.*

■ **Rassemblement de La Bresse (88).** De 9h à 12h, au complexe sportif. *Rens. Rétro Loisirs Ligne Bleue, 03.29.25.96.01.*

■ **Rassemblement de Contrexéville (88).** Devant la Galerie thermale, de 9h à 12h (d'avril à septembre). *Rens. Club Auto Rétro Vosgien, 06.63.13.35.83.*

■ **Rencontre de Belfort (90).** Sur le parking de la Chambre des métiers et de l'artisanat, de 10h à 12h. *Rens. Belfort Auto Rétro, 03.84.26.23.70.*

■ **Réunion de Sainte-Geneviève des Bois (91).** De 10h à 12h30, parking de l'Hôtel de Ville, place Roger Perriaud. *Rens. 06.41.10.02.86.*

■ **Réunion de Breuillet (91).** De 10h à 13h sur le parking Netto. *Rens. Patrick Chobert, 06.61.14.91.82.*

■ **Rassemblement du Plessis-Bouchard (95).** Parc du centre culturel, de 9h30 à 12h30. *Rens. ARCOP, Matthieu Lajoie 06.25.89.61.09.*

29 décembre

■ **78e Bourse aux jouets d'Avignon (84).** *Organisé(e) par Agence 1515, 238 chemin de Provence, 84810 Aubignan. T. : 04.90.62.69.65 - F. : 04.90.62.73.34 - www.1515-org.com - colomb.francois@aliceadsl.fr.* Au parc des Expositions. *Tarif(s) de location : 25 euros le m/l de table. Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 9h30-17h.*

31 décembre

■ **Saint-Briac Classic (35).** *Organisé(e) par Saint-Briac Sport Moteur, Le Pont Martin, 35800 Saint-Briac-sur-Mer. T. : 06.86.41.50.56 - thierry.schirupff@wanadoo.fr.* Rassemblement-exposition de véhicules de plus de 30 ans et d'exception. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-14h. Frais d'engagement : gratuit.*

4 et 5 janvier

■ **12e Bourse internationale de jouets à Nîmes (30).** *Organisé(e) par Agence 1515, 238 chemin de Provence, 84810 Aubignan. T. : 04.90.62.69.65 - F. : 04.90.62.73.34. - www.1515-org.com - colomb.francois@aliceadsl.fr.* Au parc des Expositions (Rocade Sud), Salon de la maquette. *Tarif(s) de location : 32 euros le m/l de table les deux jours. Tarif(s) d'entrée : 6 euros (4 euros pour les 6-12 ans). Horaires : 10h-18h.*

11 janvier

■ **14e Salon du modélisme à Aveizieux (42).** *Organisé(e) par Philippe Charbonnier, La Proute, 42330 Saint-Médard-en-Forez. T. : 06.11.54.97.61 - philcharbonnier@orange.fr.* A la salle polyvalente, route de Saint-Etienne, modélisme multi-discipline, jouets anciens, expo, bourse d'échanges. 50 exposants attendus. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros, gratuit pour les - de 5 ans. Horaires : samedi : 10h-18h, dimanche : 9h-17h.*

12 janvier

■ **14e Traversée de Paris (75).** *Organisé(e) par Vincennes en Anciennes, 53 bis rue de Fontenay, 94300 Vincennes. T. : 06.71.98.00.19. - www.vincennesenanciennes.com.* Au départ de l'Esplanade du château de Vincennes. Participation de 600 véhicules de toutes marques et époques (voitures, motos, bus à plate-forme, utilitaires légers, tracteurs). *Horaires : 11h30.*

19 janvier

■ **35e Bourse d'échanges miniatures à Orléans (45).** *Organisé(e) par Mini Auto 45 - GTO, BP 346, 45163 Olivet Cedex. T. : 02.38.63.85.06 (ap. 20h) ou 06.83.19.56.76 - F. : 02.38.63.85.06 - www.miniauto45.com - er.mortier@laposte.net.* Au parc des Expositions (hall de Prestige et hall Minsard), présence d'autos miniatures, trains et jouets d'époque. Exposition de véhicules de collection, compétition, sport, prestige ou anciens dans la galerie centrale. *Tarif(s) d'entrée : 5 euros (gratuit pour les - de 15 ans). Horaires : 9h-17h (7h30 pour exposants).*

■ **26e Bourse d'échanges autos-motos de Lorris (45).** *Organisé(e) par Rétr'Auto du Gâtinais, 35 route de Montargis, 45290 Varennes-Changy. T. : 02.38.94.59.29 ou 02.38.29.04.00.* A la salle Blanche de Castille,

1 & 2 février 2014 de 9h à 18h
Bourse pièces et accessoires de véhicules ancêtres
Entrée : 4 € (1 boisson gratuite) - 14 ans 2 €
Parking réservé pour les véhicules ancêtres - 1 entrée gratuite/véhicule
Organisée par GOOD OLD CARS
0032(0)495 30 20 43
HALL DE MAINTENANCE
Chemin Vert - 7080 FRAMERIES - BELGIQUE

vente de pièces détachées, documentation, jouets anciens et miniatures. *Tarif(s) de location : 15 euros les 3 m/l. Tarif(s) d'entrée : 2 euros (gratuit pour les - de 16 ans). Horaires : 8h-17h.*

■ **5e Bourse aux pièces à Neufchef (57).** *Organisé(e) par La Belle Epoque, 2 chemin des Fardiers, 57700 Neufchef. T. : 06.68.29.26.98 (Serge Schorr).* Dans la salle du Centre Fortuné Debon, bourse aux pièces de véhicules de collection. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Gratuit pour les exposants. Horaires : 7h30-18h.*

■ **11e Bourse internationale à Beuvry-la-Forêt (59).** *Organisé(e) par France Autorails, 87 rue Henri Ghesquière, 59160 Lomme. T. : 03.20.92.96.77 - france.autorails.monsite-orange.fr - france.autorails@laposte.net.* A la salle des sports Albert Ricquier, sur 800 m², bourse consacrée au modélisme ferroviaire, miniatures automobiles, maquettes agricoles et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Horaires : 9h-18h.*

25 et 26 janvier

■ **32e Bourse d'échanges autos-motos à Cognac (16).** *Organisé(e) par Rétromobile Club Cognaçais, 53 rue d'Angoulême, 16100 Cognac. T. : 06.81.35.29.76 (Florent) ou 06.48.37.97.44 (Dominique) - retromobileclubcognacais.fr - florent.martin3@wanadoo.fr.* Salle Espace 3000, boulevard Oscar Planat, vente de pièces détachées et de revues. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **13e Bourse internationale de jouets à Valence (26).** *Organisé(e) par Agence 1515, 238 chemin de Provence, 84810 Aubignan. T. : 04.90.62.69.65 - F. : 04.90.62.73.34 - www.1515-org.com - colomb.francois@aliceadsl.fr.* Au parc des Expositions, Salon de la maquette. *Tarif(s) de location : 28 euros le m/l de table les deux jours. Tarif(s) d'entrée : 6 euros (4 euros pour les 6-12 ans). Horaires : 10h-18h.*

■ **Bourse de pièces autos et motos anciennes de Vif (38).** *Organisé(e) par Simorey, 10 rue Voltaire, 38000 Grenoble. T. : 06.60.38.69.29 ou 04.76.75.23.08 - http://boursedevif.free.fr.* A la salle polyvalente, sur le terrain de sport et au nouveau gymnase : bourse aux pièces détachées automobiles et motos anciennes. *Horaires : 8h30-18h le samedi et 9h-17h le dimanche.*

26 janvier

■ **Rétroméga 2014 à Romorantin (41).** *Organisé(e) par Club Oméga de Sologne, c/o Claude Choplin, 9 route de Chevenelles, 41120 Ouchamps. T. : 02.54.96.87.53 (Jean Alba) ou 06.89.45.00.56 - claude.choplin@laposte.net.* Au Sudexpo, grande bourse-expo autos et motos. Vente de miniatures, documentation, présentation de véhicules de collection en intérieur et extérieur... Parking gratuit pour les anciennes. Tombola avec un Solex à gagner. *Tarif(s) de location : 4 euros le m/l int. (tables fournies) et 2 euros le m/l ext. Tarif(s) d'entrée : gratuit. 2 euros le billet de tombola. Horaires : 7h-18h.*

■ **11e Bourse du jouet ancien et de collection à Gouvieux (60).** *Organisé(e) par Lions Club de Gouvieux La Nonette, Mairie, 60270 Gouvieux. T. : 03.44.57.16.99 (Richard Bouchery) ou 06.07.47.10.49 (Jean-Luc Daubricourt).* A la salle des fêtes, rue de la Mairie. Les bénéfices seront reversés à l'épicerie sociale de Chantilly. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros (gratuit pour les - de 12 ans). Horaires : 8h30-17h.*

Du 28 janvier au 2 février

■ **29e Festival automobile International à Paname(75).** *Organisé(e) par Festival Automobile International, 130 avenue de Malakoff, 75019 Paris. T. : 01.40.74.96.83 - F. : 01.44.20.05.50.* Exposition automobile au pied du dôme des Invalides.

1er et 2 février

■ **Bourse de véhicules anciens à Frameries (Belgique).** *Organisé(e) par Good Old Cars, 61 rue Léon Defuisseaux, B-7080 Frameries. T. : 0032.495.30.20.43.* Au hall de maintenance (chemin Vert), vente de pièces et accessoires. Parking réservé aux anciennes. *Tarif(s) d'entrée : 4 euros (2 euros pour les - de 14 ans, une entrée gratuite par véhicule ancien). Horaires : 9h-18h.*

2 février

■ **20e Hall des collectionneurs de miniatures automobile (14).** *Organisé(e) par Amicale Collectionneurs Fouineurs, Jean-Pierre André, 36 rue Bicoquet, 14000 Caen. T. : 02.31.50.21.90 (tel/fax).* A la salle des Fêtes de Bourguebus (près de Caen) : bourse d'échanges miniatures autos, trains, maquettes et jouets anciens. *Tarif(s) d'entrée : 2,50 euros, gratuit -12 ans. Horaires : 9h-17h.*

■ **18e Bourse d'échanges autos, motos et jouets anciens à Soyaux (16).** *Organisé(e) par Garat Auto Passion, Yves Mary Guittard, Le Boisseau, 16410 Dirac. T. : 05.45.60.66.41.* Au gymnase du lycée Albert Grégoire. 120 exposants. *Tarif(s) d'entrée : gratuit.*

■ **5e Bourse d'échanges à La Chapelle-des-Marais (44).** *Organisé(e) par Les Vieux Moteurs du Marais, 44410 La Chapelle-des-Marais. T. : 02.40.53.21.02 ou 02.40.66.88.83.* Au complexe sportif, motos et autos anciennes, bourse d'échanges. *Tarif(s) de location : 3 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

■ **13e Bourse d'échanges de jouets et modèles réduits à Chappes (63).** *Organisé(e) par Association des Parents d'élèves de Chappes, 3 rue de la Condamine, 63350 Saint-Laure. T. : 06.74.20.62.64 (Mickael Bosio) ou 04.73.63.95.48 (P. Saulnier) - mickael.bosio@libertysurf.fr.* A la salle des Fêtes (route d'Entraigues). Animation extérieure gratuite autour de l'univers des pompiers. *Horaires : 9h-17h.*

Du 5 au 9 février

■ **39e Rétromobile à Paris (75).** *Organisé(e) par Comexposium, Immeuble Le Wilson, 70 avenue du Général de Gaulle, 92058 Paris-La Défense. T. : 01.76.77.12.06 - www.retromobile.com.* Au parc des Expos de la Porte de Versailles. Exposition inédite de voitures de maharadjas.

Du 8 au 18 février

■ **Students Challenge à La Rochelle (17).** *Organisé(e) par Association Road Runners, Parvis de l'Aquarium, 17000 La Rochelle. T. : 06.26.92.81.42 - www.studentschallenge.com - bertin.blandine@live.fr.* Dans le cadre du raid étudiant solidaire au départ du parvis de l'aquarium à La Rochelle en direction du désert du Sud Marocain, exposition de voitures anciennes et animations diverses. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 10h-18h.*

9 février

■ **Bourse miniatures à Savigny-en-Véron (37).** *Organisé(e) par Les P'tits Bolides du Véron, 4 rue Ganie, 37420 Savigny-en-Véron. T. : 09.52.53.45.07 - lecruchon2@free.fr.* A la salle des fêtes, bourse miniatures autos, trains, avions, jouets anciens et documentation. *Tarif(s) de location : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

■ **15e Bourse d'échanges de Maulévrier (49).** *Organisé(e) par Automobiles de l'Age d'Or, BP 14, 49360 Maulévrier. T. : 02.41.55.45.90. - editions.herault@orange.fr.* A la salle des Fêtes, vente autos, trains, jouets, maquettes, documentation, livres, prospectus... *Tarif(s) de location : 9 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : 3 euros (gratuit pour les - de 16 ans). Horaires : 9h-18h.*

Du 14 au 16 février

■ **4e Traversée de Bordeaux en véhicules anciens et d'exception (33).** *Organisé(e) par Atlantic Oldtimer.com, Maison des Associations, 55 av. du Maréchal de Lattre de Tassigny, 33700 Mérignac. T. : 05.57.00.11.90 ou 06.12.70.64.89 - www.atlanticoldtimer.com.* Commémoration des 70 ans de la libération de Bordeaux et des 50 ans de la Ford Mustang et du Pony. Balade d'une centaine de kilomètres le dimanche matin au départ de la place des Quinconces. Reconstitution d'un camp militaire de la Seconde Guerre mondiale.

15 et 16 février

■ **13e Bourse d'échanges d'Orthez-Ste-Suzanne (64).** *Organisé(e) par Arc-en-ciel St Suzannais, 28 avenue du Docteur Dhers, 64300 Orthez. T. : 06.62.25.61.95 ou 06.70.91.64.52.* A la salle polyvalente de Sainte-Suzanne : bourse aux pièces autos, motos, agricoles, documentation. Exposition de véhicules et tracteurs de collection. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-18h.*

15 février

■ **Legend Boucles de Spa 2014 (Belgique).** *Organisé(e) par Royal Automobile Club de Spa, 1 rue Jules Feller, 4800 Ensival. T. : 32.87.79.50.00 - www.racspa.be - info@racspa.be.* Rallye historique de régularité réservé aux autos ayant marqué l'histoire des Boucles de Spa ou du Championnat du monde des rallyes. Cette année, création

Fiche de renseignements Agenda

Organisateurs, clubs, associations, particuliers... Pour annoncer GRATUITEMENT votre manifestation dans l'Agenda, merci de remplir cette fiche le plus précisément possible et de nous la renvoyer à GAZOLINE, 1 parc des Fontenelles, 78870 Bailly

Date : ..... 2014 Intitulé : .....

Organisé par : .....

Adresse de l'organisateur : .....

CP ..... VILLE .....

Téléphone : ..... ou ..... Fax .....

Site internet : ..... email : .....

Lieu précis de la manifestation : ..... Dpt (ou pays) : .....

Résumé : .....

.....

.....

.....

Tarifs de location : ..... Tarifs d'entrée : .....

Frais de participation : ..... Horaires : .....

JOIGNEZ ÉVENTUELLEMENT UNE DOCUMENTATION PLUS COMPLÈTE

d'une catégorie Démo et retour des Boucles dans la région de Bastogne.

23 février

Bourse de jouets anciens à Miserey (27). *Organisé(e) par Autominiateur 27, 16 impasse des Tilleuls, 27930 Miserey. T. : 06.24.42.50.70.*
A la Halle des expositions, avenue du Maréchal Foch. *Tarif(s) de location : 13 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Horaires : 9h-17h30.*

48e Bourse d'échanges de jouets anciens à Namur (Belgique). *Organisé(e) par Les Risques du Crépuscule, 28 rue Flawnees, B-5100 Naninne (Belgique). T. : 0032.81.40.01.49 - www.toyshownamur.be. Tarif(s) de location : 20 euros la table. Tarif(s) d'entrée : 3 euros. Horaires : 9h-13h.*

2 mars

28e Concentration de Pontorson (50). *Organisé(e) par Club Citroën de la Baie du Mont-Saint-Michel, 87 rue Couesnon, 50170 Pontorson. T. : 06.89.10.17.03. - clubcitroendelabaie.new.fr - ccitroenstmichel@aol.com.*
A la salle polyvalente (route de Dol), bourse d'échanges de pièces autos, motos, trains, tracteurs et caravanes d'époque, accessoires, documentation, etc. Vide-garages et exposition de voitures. *Inscription obligatoire. Tarif(s) d'entrée : 1 euro (une entrée gratuite par véhicule ancien). Horaires : 7h30-17h30.*

8 et 9 mars

7e Bourse nationale aux jouets à Alès (30). *Organisé(e) par Agence 1515, 238 chemin de Provence, 84810 Aubignan. T. : 04.90.62.69.65 - www.1515-org.com - colomb.francois@aliceadsl.fr.*
Au parc des Expositions, dans le cadre du Salon de la maquette. *Tarif(s) de location : 28 euros le m/l les 2 jours. Tarif(s) d'entrée : 6 euros (4 euros pour les 6-12 ans).*

27e Salon champenois du véhicule de collection à Reims (51). *Organisé(e) par 2CE Organisation, 16 rue Henri Warnier, 51500 Taissy. T. : 06.81.69.60.10 - www.2ce-salons-reims.com - 2cegirard@orange.fr.*
Au parc des Expos. Thème de cette année : Tour(s) de France. Les véhicules ayant participé à la Grande Guerre 14-18 seront mis à l'honneur. Bourse d'échanges de pièces détachées, documentation, miniatures, etc. Exposition autos-motos, miniatures et concours de stands. *Tarif(s) de location : bracelets supplémentaires 20 euros, invit. et tarifs réduits : 8 euros. Tarif(s) d'entrée : 11 euros, 3 euros pour les 10-14 ans. Horaires : 10h-18h30 les deux jours.*

9 mars

37e Bourse d'échanges de miniatures à Tours (37). *Organisé(e) par Autominiatours, BP 57231, 37072 Tours Cedex 2. T. : 06.76.15.70.79. - www.autominiatours.com - autominiatours@gmail.com.*
Au parc des Expositions de Rochepinard, vente de jouets et modèles réduits neufs ou anciens (voitures, maquettes, affiches, BD, bateaux, trains...). Parking gratuit. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros (gratuit pour les - de 15 ans). Horaires : 9h-17h.*

Du 14 au 16 mars

21e Rallye de Paris (75). *Organisé(e) par Rallystory, 214 rue des Courcelles, 75017 Paris. T. : 01.42.12.07.08 ou 01.42.12.03.04 - rallystory.com - contact@rallystory.com.*
Départ de la tour Eiffel direction la Bourgogne et le circuit Dijon-Prenois via le château de Fontainebleau, le circuit de F1 de Magny-Cours, Beaune et le château de Meursault.

Du 15 au 22 mars

21e Rallye Maroc Classic (Maroc). *Organisé(e) par Maroc Classic, 14 rue Anatole France, La Défense, 92800 Puteaux. T. : 01.48.88.60.12.*
Epreuves de régularité accessibles à tous, à la découverte de Ouarzazate, Marrakech... Deux catégories : Classic (de 1930 à 1983) et Prestige (à partir de 1984). *Frais d'engagement : 12.250 euros.*

16 mars

Bourse d'échanges à Bouc-Bel-Air (13). *Organisé(e) par Custom en Pays d'Aix, Domaine de La Salle, 13320 Bouc-Bel-Air. T. : 04.42.89.82.95 - www.custompaysdaix.com.*
Pour toute moto et auto américaine. Expo de véhicules hors du commun. *Tarif(s) de location : 5 euros la place. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 9h-14h.*

16e Bourse d'échanges de Pont-L'Evêque (14). *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Anciennes Renault, 64 rue du Maréchal Leclerc, 76410 Saint-Aubin-lès-Elbeuf. T. : 02.31.64.20.12 (C. Leroy) ou 02.35.78.25.15.*
A la salle du marché et sur le parking du Bras d'Or. Exposition de véhicules anciens, parking réservé. Bourse autos-motos toutes marques, documentation, miniatures, jouets. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

21e Bourse d'échanges autos-motos à Ancenis (44). *Organisé(e) par Les Bielles Anceniennes, Michel Laplante, Le Ronderais, 44390 Petit-Mars. T. : 02.40.14.01.39 - F. : 02.40.14.01.39.*
A la salle de la Charbonnière. Parking pour anciennes. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-16h.*

Du 21 au 23 mars

Avignon Motor Festival (84). *Organisé(e) par Avignon Motor Festival, Parc de Expositions, BP 88,84006 Avignon Cedex 1. T. : 04.90.84.02.04 ou 04.90.84.02.98 - www.avignon-motor-festival @orange.fr.*
Au parc des Expositions, bourse aux pièces détachées, vente aux enchères, exposition de véhicules et concours d'élégance. Parking gratuit. *Tarif(s) d'entrée : 11,50 euros, 22 euros pour les trois jours, 8,50 euros pour les 12 à 16 ans (gratuit pour les - de 12 ans). Horaires : vendredi et samedi 9h-17h, dimanche 9h-18h.*

Du 26 au 30 mars

26e Techno-Classica à Essen (Allemagne). *Organisé(e) par S.I.H.A. Asstellungen Promotion GmbH, Postfach 31 64, D-52118 Herzogenrath. T. : 0049.2407.17300 - F. : 0049.2407.17711 - www.siha.de - info@siha.de.*
A Messe Essen, Norbertstr. 2.

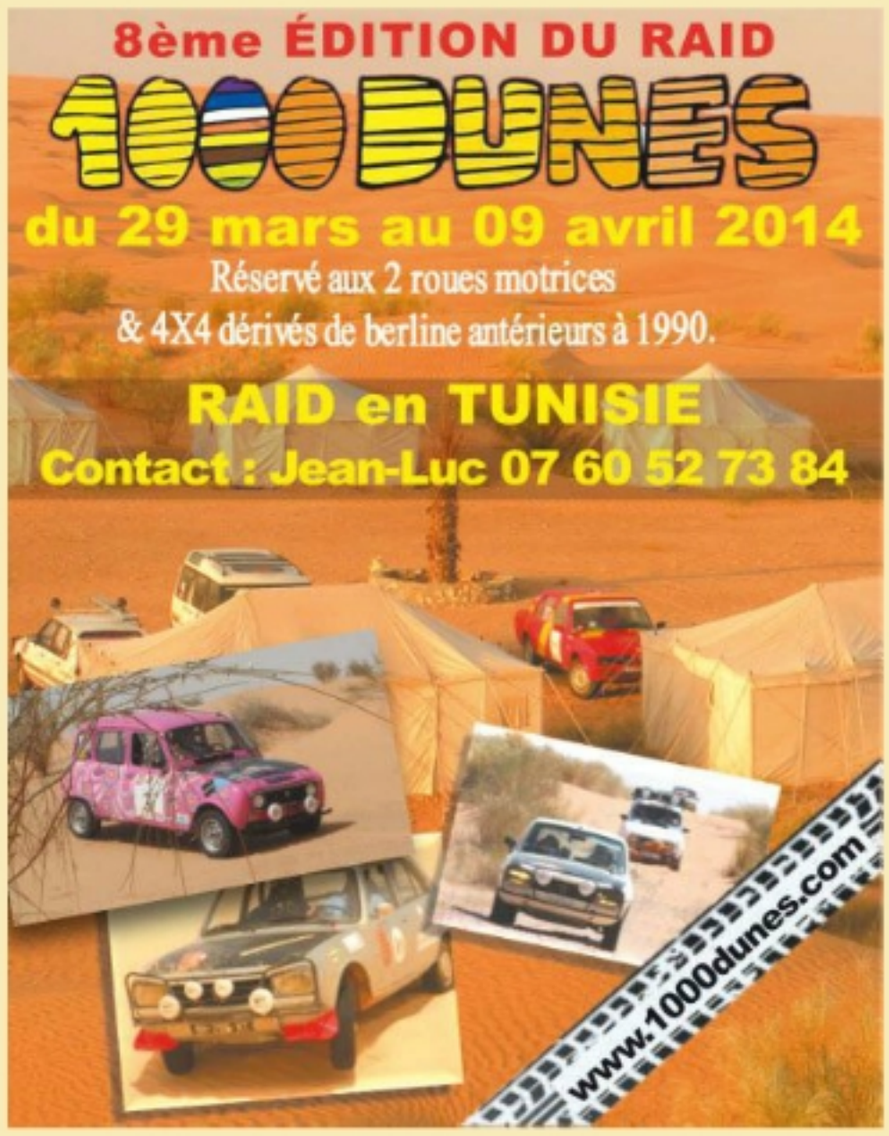
Du 29 mars au 9 avril

8e rallye des 1000 Dunes (Tunisie). *Organisé(e) par Association 1000 dunes, Jean-Luc Hernandez, 1 chemin Safrana, 31450 Montgiscard. T. : 07.60.52.73.84 - www.1000dunes.com.*
Réservé aux 2 roues motrices et 4x4 dérivés de la berline antérieurs à 1990. Parcours : Tunis, Matmata, Zmela, Tembaïne, Douz, Zaafrane avec navigation au milieu du Grand Erg. Cinq journées dans le sable, sans la moindre trace de bitume. Passage par Ksar Ghilane pour déposer des fournitures scolaires, vêtements, jouets et produits d'hygiène aux enfants de l'école. *Frais d'engagement : 3.900 euros par équipage (une voiture, deux personnes).*

12 et 13 avril

Bourse d'échanges à Laroque-Timbaut (47). *Organisé(e) par Los Pecs de la Cacunha, Mairie, 47340 Laroque-Timbaut. T. : 06.48.17.96.94.*
Aux Ets Delbes, route d'Hautefage, autos, motos, tracteurs, miniatures et revues. *Tarif(s) de location en int. : 3 euros le m/l, ext. : 2 euros. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h.*

18e Bourse d'échanges à Mantes-la-Jolie (78). *Organisé(e) par Show Vision et Vieux Volants d'Ile-de-France, Route de Douy-La Varenne Ferron, 28200 La Chapelle-du-Noyer. T. : 06.84.37.03.41.*
Au parc des Expos, pièces, miniatures, doc... *Tarif(s) de location en ext. : 15 euros le m/l (minimum de 4 m), int. : 65 euros le module de 3 x 3 m. Caution de 70 euros par table. Tarif(s) d'entrée : 5 euros, gratuit pour les - de 12 ans. Une entrée gratuite par voiture ancienne (avant 1975). Horaires : Samedi : 9h-19h, dimanche : 9h-18h.*



Du 12 avril au 11 mai

The Big One Sydney-London (Australie, Angleterre). *Organisé(e) par Transworld Historic Rallying, Westoo Marketink Ltd, 306-5400 Airport RD. South, V7B1B4 Richmond BC (Canada). - www.transworldhistoric rallying.com - steve@transworldhistoric rallying.com.*
Rallye réservé aux automobiles produites avant 1981, qui démarre en Australie avant de débarquer en Turquie pour revenir à Londres via la Grèce, la Bulgarie, la Serbie, la Croatie, la France... *Frais d'engagement : 52.000 $ pour 2 pers. et leur véhicule.*

13 avril

Comme un parfum d'Italie à Louâtre (02). *Organisé(e) par Alfa Club du Nord, 23 bis rue Paul Doumer, 02300 Chauny. T. : 03.23.52.00.88 ou 06.89.14.10.79 - alfa.club@yahoo.fr.*
Au départ de Louâtre, fléché d'une centaine de kilomètres. *Horaires : à partir de 9h. Frais d'engagement pour adhérents : 40 euros par personne, 69 euros pour deux. Non adhérents : 55 euros par personne, 89 pour deux.*

Journée de roulage à Pouilly-en-Auxois (21). *Organisé(e) par Méca Passion 21, Jean Perceau 5 place du Clos Poulain, 21410 Fleurey-sur-Ouche. T. : 06.87.25.36.78- mp21.fr - mecapassion21.contact @gmail.com.*
Au circuit de Pouilly, 7 sessions de 15 minutes. Ouvert à toute voiture ou moto ancienne. *Horaires : à partir de 8h30. Frais d'engagement : 65 euros + 20 euros d'adhésion.*

COGNAC (16)

Boulevard Oscar-Planat - Salle Espace 3000

32e BOURSE D'ÉCHANGES

AUTOS - MOTOS - PIÈCES - REVUES

25 & 26 JANVIER 2014

Salle d'exposition couverte - Exposition extérieure sans réservation

Informations : **RETROMOBILE CLUB COGNACAIS**

• Florent MARTIN - Tél. 06.81.35.29.76 - florent.martin3@wanadoo.fr

• Dominique VIGNAUD - Tél. 06.48.37.97.44 - dominique.vignaud@wanadoo.fr

ENTRÉE GRATUITE - Restauration sur place

Site : **retromobileclubcognacais.fr**

INTERDIT à toutes ventes sans rapport avec l'automobile ou la moto ancienne

■ **Spring Cruise à Pacy-sur-Eure (27).** *Organisé(e) par US Cars Club Normandy, 8 rue des Fauvettes, 27120 Pacy-sur-Eure. T. : 06.07.78.13.12. - uscarsclubnormandy.fr - uscarsclubnormandy@gmail.com.* Balade sur inscription.

Du 18 au 20 avril

■ **43e Auto Moto Rétro à Saint-Jean-de-Maruéjols (30).** *Organisé(e) par RAC Les Belles d'Autrefois, 668 montée de Silhol, 30100 Alès. T. : 06.03.08.22.74 ou 04.66.30.83.88. Tarif(s) d'entrée : 4 euros par jour (adultes) ou 5 euros pour les trois jours, gratuit pour les - de 14 ans accompagnés et le conducteur d'un véhicule ancien. Horaires : 8h à 18h.*

19 et 20 avril

■ **28e Bourse d'échanges à Saint-Bonnet-de-Chavagne (38).** *Organisé(e) par Les Vieilles Autos du Vercors, Mairie, 38840 Saint-Bonnet-de-Chavagne. T. : 06.74.52.88.24 - lesvieillesautosduvercors@sfr.fr.* Au château de l'Arthaudière, autos, motos et tracteurs anciens. *Tarif(s) d'entrée : 3 euros (deux entrées gratuites par véhicule d'avant 1980). Horaires : 8h-18h.*

■ **Bourse d'échanges de Gaillac (81).** *Organisé(e) par Amicale des Véhicules Anciens de Gaillac, Mairie, 70 place Hautpoul, 81600 Gaillac. T. : 06.20.78.18.08 - michel.81@orange.fr.* Pièces détachées, autos et motos anciennes, doc. et miniatures sur 1.350 m² en salle. Parking réservé aux anciennes. *Tarif(s) de location en int. : 4 euros le m/l, tables fournies, ext. : 2 euros le m/l. Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : samedi : 8h-19h, dimanche : 8h-18h.*

20 avril

■ **Course de tracteurs tondeuses à Saint-Vivien-de-Médoc (33).** *Organisé(e) par Mairie, 1 Place Brigade Carnot, 33590 Saint-Vivien-de-Médoc. T. : 05.56.09.40.17.* A l'hippodrome, course de tracteurs tondeuses, expo autos motos, tracteurs, camions, bourse d'échanges sur un site de 5 hectares attenant au camping municipal. *Tarif(s) d'entrée : gratuit. Horaires : 8h-18h. Frais d'engagement : gratuit.*

20 et 21 avril

■ **11e Esca'Pâques de Goudargues (30).** *Organisé(e) par Les Dingos-Deuches, c/o Joël Sabonnadière, 2 rue de la Charrette, 30630 Goudargues. T. : 04.66.82.24.21 ou 06.81.93.60.16 - dingos-deuches.blog4ever.com.* A la Salle des Rencontres : les Deuches, Méhari, Dyane, fourgonnettes et autres sont les bienvenues. Balades dans la région le dimanche (14h-18h) et le lundi (9h30-12h30). *Horaires : à partir de 10h le dimanche et de 8h30 le lundi.*

Du 25 au 27 avril

■ **4e Rencontre 2 CV à Pont-à-Vendin (62).** *Organisé(e) par Artois 2CV Club, 237 rue Gabriel Péri, 62410 Wingles. T. : 03.21.37.47.02 ou 06.25.07.84.14 - www.artois2cvclub.free.fr.* Sur le site de la gare d'eau, rallye de 60 km le samedi, expo des voitures, bourse de pièces détachées le dimanche. Défilé des véhicules à 11h, remise des lots à 14h30. *Frais d'engagement : 10 euros par véhicule.*

26 et 27 avril

■ **French Riviera Classic Motor Show à Nice (06).** *Organisé(e) par People Organisation, 1 avenue Docteur Emile Roux, Le Front de Mer C, 06200 Nice. T. : 04.93.21.95.01 - www.fr-cms.com - info@peopleorg.com.* Premier Salon du véhicule de collection sur la côte d'Azur.

■ **2e Salon du véhicule d'aventure à Trans-sur-Erdre(44).** *Organisé(e) par Conseil Nord Sud, 3 allée de Loctudy, 44300 Nantes. T. : 06.11.03.36.76 - conseil-nord-sud.com - contact@conseil-nord-sud.com.* Au Mont Friloux, bourse d'échanges. Parking sur place. *Tarif(s) d'entrée : 2 euros. Bivouac : 5 euros. Horaires : du samedi 9h au dimanche 20h.*

27 avril

■ **2e Festival Auto Rétro au Plan-de-la-Tour (83).** *Organisé(e) par Le Plan de la Tour, Jean-Lou Accary Mairie, 83120 Le Plan-de-la-Tour. T. : 06.10.19.64.60 -lou083@free.fr.* Expo de voitures anciennes et de rallye, concours d'élégance, bourse d'échanges autos, pièces et miniatures au 1/43. *Horaires : 10h-18h.*

3 et 4 mai

■ **Classic Days à Magny-Cours (58).** *Organisé(e) par M3, ZAC de Bridal, BP 11, 19130 Objat. T. : 05.55.25.27.26 - www.classic-days.fr.*

Du 5 mai au 12 juin

■ **South Americar Classics (Colombie, Argentine, Brésil).** *Organisé(e) par Sapa Pana Travel, Capucijnenport 6, 5211 EC Hettogenbosch (Hollande). - www.sapapanatravel.nl - info@sapapanatravel.nl.* Rallye de plus de 12.000 km au départ de Carthagène jusqu'à Rio de Janeiro à travers le Pérou, le Chili, l'Argentine... *Frais d'engagement : 17.450 euros par personne.*

10 mai

■ **3e Losange Passion International à Linas-Montlhéry (91).** *Organisé(e) par Club des Amateurs d'Anciennes Renault, 14 avenue Galilée, 92350 Le Plessis-Robinson. T. : 01.46.31.78.08 - www.anciennesrenault.com - contact@anciennesrenault.com.*

Du 11 au 18 mai

■ **La route des villages Paris-Cannes (75, 06).** *Organisé(e) par 4 Roues sous 1 Parapluie, 22 rue Bernard Dimey, 75018 Paris. T. : 01.58.59.27.82 ou 04.73.29.39.97 - info@4roues-sous-1parapluie.com.* Rallye réservé aux 2 CV partant de Paris pour rallier Cannes en traversant une trentaine de localités labellisées "plus beaux villages de France" (Vézelay, Charroux, Salers, Mirmande, Gordes, Tourtour...). Une chasse aux trésors est organisée durant le circuit, avec énigmes et indices cachés. *Frais d'engagement : à partir de 3.000 euros par personne.*

17 et 18 mai

■ **Grand Prix historique de Pau (64).** *Organisé(e) par HVM Racing, 3 place des Ecoles, 92100 Boulogne. T. : 06.31.41.87.00 - www.hvmracing.fr.* Dans le prolongement du GP de Pau moderne, 6 plateaux en démonstration : trophée Formule 3 Classic, Légendes d'avant-guerre, Historic Endurance GT pré-76, Challenge Formula Ford Historic, Trophée Maxi 1000 et Caterham R300. Qualifs le samedi, courses le dimanche.

24 mai

■ **Autodrome Vintage Market (91).** *Organisé(e) par Paris Auto Events et Gazoline, Autodrome de Linas-Montlhéry, BP 20212, 91311 Montlhéry Cedex. T. : 01.69.80.34.26 - http://events.utac.com.* Sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, le premier grand marché de la voiture ancienne. Gigantesque exposition vente de véhicules anciens de gré à gré, avec piste d'essai, présence d'experts, de contrôleurs techniques, d'assureurs. Tout pour qu'une vente se passe dans les meilleures conditions. En parallèle, brocante, baptêmes de piste, espace réservé à ceux qui viennent en ancienne, *food truck*, animations... L'événement du printemps.

25 mai

■ **4e British Meeting à Nantes (44).** *Organisé(e) par Grand Tourisme Orvaltais, 34 rue Hubert de la Brosse, 44700 Orvault. T. : 06.07.46.62.59 (J.-P. Durand) - automany.voituresminiatures@wanadoo.fr.* Rassemblement de voitures anglaises de + de 30 ans, au château de la Poterie.

Offrez à votre collection de *Gazoline* un véritable coffret de rangement.

Les coffrets de rangement Gazoline se présentent comme de véritables reliures. Carton épais recouvert d'un revêtement Ariane rouge lavable, gravure à chaud imitation chrome sur la tranche bombée, tranches grises imitant les pages d'un livre, ils permettent de ranger dix numéros de Gazoline dans d'excellentes conditions de stockage. A l'abri de la lumière et de la poussière, votre collection durera ainsi plus longtemps et sera plus facile à consulter.
Format : 235 x 310 mm, épaisseur 70 mm, doublure intérieure de 2 mm.
Expédition : sous carton de protection.

21€ le coffret port inclus

Offre valable uniquement pour la France Métropolitaine

COLLECTORS Bon de commande

A découper ou à recopier et à renvoyer, accompagné de votre règlement, à Gazoline/Collectors BP 1 78870 Bailly

☐ *Oui, je souhaite acheter un coffret Gazoline au prix de 21 euros.*

☐ *Oui, je souhaite acheter deux coffrets Gazoline au prix de 31 euros.*

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

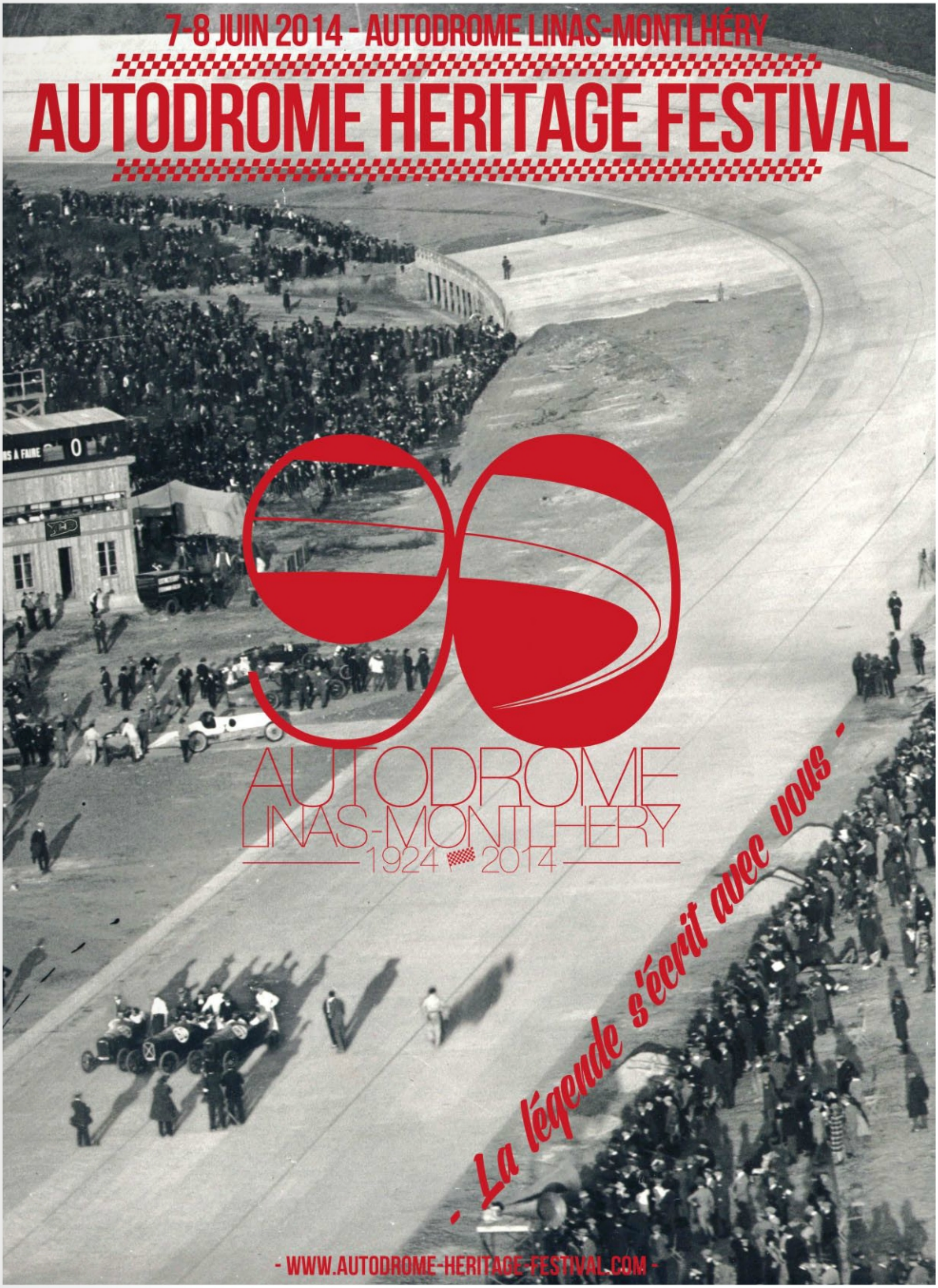
Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

7-8 JUIN 2014 - AUTODROME LINAS-MONTLHÉRY

AUTODROME HERITAGE FESTIVAL



AUTODROME
LINAS-MONTLHERY
1924 2014

- La légende s'écrit avec vous -

- WWW.AUTODROME-HERITAGE-FESTIVAL.COM -

Avertissement

Attention : des margoulins essayent de profiter de notre passion. Ils répondent aux annonces de recherche, affirment pouvoir vous donner satisfaction et vous demandent d'envoyer un paiement par mandat postal avant de vous faire parvenir les pièces en question. REFUSEZ car vous ne recevrez jamais les pièces en échange. Exigez un envoi en contre remboursement. C'est plus cher, mais vous aurez au moins la marchandise.

Composants neufs pour alfa anciennes
tourisme & compétition
www.victorparts.com
Tél. 02 28 001 110

ANNONCES GRATUITES

Ventes autos

ALFA ROMEO

Alfa Romeo - Vds Alfasud Sprint de 1986, superbe, noire, 105ch, 84.000km, TO, rétro droit, becquet, JA et pneus neufs, traitée Dinitrol: 5.200 euros. Photos sur demande. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

Alfa Romeo - Vds Alfa Romeo 164 turbo ess 8CV noire de 1988, 92.000km, très bon état, becquet, intérieur bois, distribution faite, contrôle technique OK, faire offre raisonnable. Dpt 26. T. 04.75.53.89.35.

AUDI

Audi - Vds Audi 80 Quattro de 1992, bon état général, 307.000km, type B4NG2Q, attelage, 1.200 euros. Dpt 76. T. 06.68.49.84.13.

AUSTIN

Austin - Vds Austin Mini 1000 SP de 1974, entièrement restaurée, mécanique, peinture, sellerie. 6.900 euros à débattre. Urgent, cause santé. Dpt 51. T. 06.60.23.21.26.

BMW

BMW - Vds 6.35 CSi de 1982, boîte vitesses automatique, contrôle technique OK, clim, sièges cuir Recaro, vidange faite, 65.000km, TOE, révisée: 13.000 euros. Dpt 73. T. 06.43.27.82.54 (HR).

CHEVROLET

Chevrolet - Vds Chevrolet Nova cabriolet de 1963, bon état, prix à débattre. Dpt 33. T. 05.57.84.92.85.

CITROËN

Citroën - Vds magnifique Citroën Traction 11B de 1956, entièrement restaurée, parfait état, pneus neufs. Dpt 01. T. 06.13.04.16.93 ou 06.77.87.97.52.

Citroën - Vds 2CV + une Acadiane, bon état mécanique, carrosserie à revoir, carte grise normale, prix et renseignements par tél. Dpt 46. T. 06.77.46.16.90.

Citroën - Vds 2CV de 1960, châssis hyper sain, batterie 6 volts, freins et planchers neufs, peu roulé, peinture d'origine, bosses d'usage. Prix: 3.900 euros. Dpt 71. T. 06.85.56.91.32.

Citroën - Vds Citroën 2CV AZ de 1961, peinture, sièges AV/AR, pneus, etc, neufs. CT bon. Dpt 86. T. 06.23.96.72.84.

Citroën - Vds Citroën 2CV de 1962, 2e main, superbe état carrosserie et mécanique, très peu roulé, embr. centrifuge, CT, roule parfaitement. 7.000 euros. Dpt 81. T. 05.63.75.31.22.

Citroën - Vds DS 19 de 1964, 141.000km, CGN, BH, 1re main, saine, prévoir ciel de toit + pipe échappement, roule le dimanche, carrosserie saine, peinture bon état. Prix: 12.300 euros à débattre. Dpt 60. T. 06.07.47.41.92.

Citroën - Vds Citroën DS 20 de 1969 hydraulique, 160.000km, en bon état, RAS, à saisir. 8.000 euros. Dpt 86. T. 05.49.22.80.22 (soir, 20/21h).

Citroën - Vds Citroën SM carbu de 1971, CT OK, gros dossier factures d'entretien depuis l'origine, rare, toit ouvrant, intérieur à revoir + voile peinture. 11.000 euros. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

Citroën - Vds DSuper 5 de 1972, roulante, boîte manuelle 5, noire, 5.500 euros, visible dans le dpt 56. Dpt 34. T. 06.49.86.99.06.

Citroën - Vds Citroën 2CV de 1974, restauration à terminer: châssis, pneus, plancher, changés. Reste bas de caisse, montage sellerie. Pièces de remplacement fournies. 2.000 euros dans l'état ou 3.500 euros finie. Dpt 84. T. 06.84.48.62.50.

Citroën - Vds DSpécial de 1974, 113.000km, TBE, nombreux frais, intérieur simili noir, CT. Prix: 8.900 euros. Dpt 07. T. 06.30.79.35.60.

Citroën - Vds 2CV Azam de 1975, vert jade, mécanique OK, excellent état, CT OK: 4.000 euros. Dpt 76. T. 02.32.80.22.20.

Citroën - Vds CX Pallas de 1976, 150.000 km, pour pièces, clim, cuir. Dpt 31. T. 06.34.69.13.80.

Citroën - Vds en lot ou séparément: Citroën Acadiane blanche de 1978, train AV refait (axe de fusée et roulement), LNA 1984 roulante, blanche, une Ami 8 de 1978 à restaurer et 1 break 2CV de 1974. Dpt 84. T. 06.83.48.62.50.

Citroën - Vds Citroën Acadiane de 1983, 98.000km, compteur, galerie, CT OK de févr. 2014, roulante à restaurer. Allumage, échpt, alternateur, démarreur, changés. 1.100 euros à débattre. Dpt 65. T. 06.84.58.37.09 ou 05.62.33.26.48 (HR).

Citroën - Vds Citroën CX 25 GTi 1983, TBE, 2.500 euros. Dpt 33. T. 05.57.84.92.85.

Citroën - Vds Citroën CX de novembre 1983, 2e main, 175.000km, beige métal, bon état, véhicule suivi, 1.500 euros. Dpt 42. T. 04.77.28.00.64 (HR).

Citroën - Vds Acadiane pour pièces de 1984, carrosserie HS: 150 euros + moteur de Dyane: 200 euros. Dpt 61. T. 06.16.11.20.85.

Citroën - Vds Citroën CX TD 2,5L de 1984, bon état, 2.000 euros. Dpt 27. T. 02.32.35.81.17 ou 06.18.71.21.86.

Citroën - Vds Citroën 2CV France 3 fleurie, 45.134km réels, TBE. Embrayage, freins, amortisseurs, pneus, batterie, neufs. Allumage électronique. CT OK. 6.500 euros. Dpt 77. T. 06.83.47.97.32.

Citroën - Vds BX 16 TRS,

Véhicules de collection
Ets Blondeau
TOUTES LES PIÈCES
DS - SM
Expédition rapide
Tél. 01.42.87.90.07 Fax 01.42.87.72.44
198 rue de Paris 93100 MONTREUIL
Face Métro Robespierre
www.blondeau-ds.fr ids@nfp-france.com

Rétro Roulements
CONCEPTION
FABRICATION
RÉPARATION
Roulements spéciaux
Spécialiste boîtes de vitesses de R8G • A110
EMBIELLAGE PANHARD
www.retro-roulements.com
contact@retro-roulements.com
11 Bis Rue BELLISSEN • 69340 FRANCHEVILLE
Tél. : 04.78.34.70.85 • Mob : 06.74.12.42.25 • Fax : 04.74.70.91.06

A.L.P.M - SAS
Ancien agent Citroën et reconnu
Alain Louis Périnet-Marquet
ENTRETIEN Traction, DS, SM, XM, CX
Mise au point et réglage moteur carburateur et injection
NORMANDIE 27230 Bournainville Faverolles - D138
Accès autoroute A28 - Sortie 14
T. 02.32.46.50.72 - F. 02.32.44.71.02
alain.perinet-marquet@orange.fr

PIECES ET ACCESSOIRES NEUFS ET D'OCCASION POUR
VOITURES ANCIENNES FRANCAISES 1900 - 1960
DEPANOTO
Marque déposée
Catalogues disponibles sur www.depanoto.fr
Site de vente en ligne www.depanoto-boutique.com
DEPANOTO - 4 Rue de la Malerie - 28400 NOGENT LE ROTROU
Tél: 02.37.52.43.25 Fax:02.37.52.74.52

100.000km, de 1986, embrayage neuf, attache remorque, pour pièces ou à redémarrer. Dpt 31. T. 06.34.69.13.80.

Citroën - Vds Citroën BX diesel de 1985, à restaurer ou pour pièces détachées. Dpt 14. T. 06.63.53.00.81.

Citroën - Vds Citroën Visa Club de 1986, 50.000km d'origine, 1.000 euros de pièces neuves: pneus, échpt, batt, etc. Couleur beige. 2.800 euros. Dpt 38. T. 06.62.55.66.31.

Citroën - Vds 2CV Cocorico de 1987, 81.000km, 2e main, parfait état d'origine. Dpt 83. T. 04.94.65.49.61 ou 06.16.07.39.94.

Citroën - Vds Citroën Visa Club de 1987, état de marche, 1.200 euros. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

Citroën - Vds Axel de 1988, 59.000km, 2e main, très très bon état mécanique, complète, sans carte grise: 300 euros. Dpt 83. T. 04.94.65.49.61 ou 06.16.07.39.94.

Citroën - Vds 2CV de 1989, conduite à droite, châssis, moteur, mécanique générale en bon état, grand stock de pièces restaurées, roulante. Prix: 2.000 euros. Dpt 30. T. 04.67.81.16.50.

Citroën - Vds BX TRD 1989, 261.000km, bon état mécanique et hydraulique, jantes alu, 4 pneus neige montés sur jantes, barre de toit, CT OK: 650 euros. Dpt 72. T. 02.43.46.08.59.

Citroën - Vds XM type Y3AC 11CV essence de 1990, gris anthracite, très bon état, 125.000km, contrôle technique OK, pneus et échappement neufs, distribution OK. Prix: 700 euros. Dpt 89. T. 03.86.41.05.66.

Citroën - Vds XM 2l de 1991, essence, boîte automatique, moteur refait, pièces neuves, jantes alu, attache remorque, en l'état, sans contrôle technique. Faire offre. Dpt 56. T. 07.63.03.41.90.

FIAT

Fiat - Vds Fiat 500 110F de 1971 entièrement restaurée par professionnel, mécanique et carrosserie, tout équipements neufs, contrôle technique OK, de couleur blanche, intérieur noir, parfait état. Dpt 67. T. 06.85.66.28.58.

Fiat - Vds Fiat 127 5 vit. de 1983, 75.000km, bon état général, 1.200 euros à débattre. Roule tous les jours. boiteau.jacky@wanadoo.fr. Dpt 44.

Fiat - Vds Fiat Panda 45 de 1986, noire, toujours garée à l'abri, pas de corrosion, à remettre en route, vendue en l'état. 600 euros. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Fiat - Vds Fiat Panda 4x4 de 1988, embrayage, pneus, batterie, freins, échappements, récents, roule régulièrement, 1.100 euros ou échange possible. contrôle technique OK. Dpt 12. T. 06.62.23.04.10.

Fiat - Vds Panda Selecta de 1993, voiture de famille, couleur bleu France, 12.700km d'origine, CT vierge, quasi neuve. Prix: 3.500 euros à débattre. Dpt 94. T. 06.07.58.45.70.

FORD

Ford - Vds Ford T Center Door de 1918 en parfait état, CT, CG. Faire offre au-dessus de 25.000 euros. Echange possible contre Spider Sport (ex) Ford A ou petit camping-car. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

Ford - Vds Escort MK2 de 1979, 1re main, en parfait état, nombreuses factures, CT OK, 2.800 euros à débattre, roule toutes distances. Dpt 03. T. 04.70.66.00.94.

Ford - Vds Fiesta XR2 1987, rouge, 120.000km, BE: 2.000 euros. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Ford - Vds Ford Taunus de 1987, 2 portes, 1re main, 130.000km, gris métal, TO d'origine, 1.000 euros. Dpt 88. T. 03.29.55.15.61.

HONDA

Honda - Vds Honda Accord EX20i de 1988, boîte automatique, 183.000km, bon état: 1.000 euros. Dpt 44. T. 06.85.17.78.02.

HOTCHKISS

Hotchkiss - Vds Jeep M201 à restaurer, CG, 4 places, 6.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Hotchkiss - Vds Jeep Hotchkiss Willys type MB, 4 places, mot. Indenor OK, châssis long, carross transf. pompiers, freins à revoir, à restaurer. 2.800 euros. Dpt 46. T. 05.65.11.43.34.

JAGUAR

Jaguar - Vds Jaguar Daimler LW 1977, parfait état, noire, 42.000km, intérieur biscuit, pot inox, freins + pneus + carbus + batterie, neufs. 8.900 euros. Dpt 43. T. 06.88.82.00.82.

JEEP

Jeep - Vds Cherokee Limited 4L de 1990, attelage, jantes nid d'abeille, sans CT: 2.500 euros à débattre. Dpt 74. T. 04.50.72.30.13 (soir).

Jeep - Vds Cherokee 2.1l Turbo D de 1991, 360.000km, moteur 180.000km, propre, peinture, démarreur, distribution, rotules, récents, CT OK, 2.400 euros. Dpt 83. T. 06.71.55.49.57.

LANCIA

Lancia - Vds superbe Delta MPE de 1996, 2l turbo, or métal, 104.000km, toutes options avec ASC, état neuf, 5.200 euros. Photos sur demande. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

LOTUS

Lotus - Vds Lotus Eclat de 1980, 2l, rouge, 10h pour la finir: 3.000 euros. Vendue cause manque de place, 130.000km, papiers anglais, conduite à droite. alaroc@bmwag.org Dpt 01. T. 06.01.74.17.19.

MATHIS

Mathis - Vds Emy-6 type SMN, faux cabriolet, 11CV, de 1931 à finir de restaurer, sellerie à faire et boîte bruyante. Dpt 56. T. 06.35.29.08.93.

MATRA

Matra - Vds Bagheera X de 1977, 80.000km. Dpt 63. T. 06.74.21.97.15.

MERCEDES

Mercedes - Vds Mercedes 450 SEL 6,9l de 1976, gris métal, BA, VE, TOE, susp. pneumatiques, 297.000km, entretien exclusif Mercedes, bon état général, 8.500 euros. Détails par mail: 456gt@orange.fr. Dpt 52.

Mercedes - Vds Mercedes 200 berline essence 9CV de 1982, boîte manuelle, 318.000km, parfait état, idéal collection. Dpt 01. T. 06.77.87.97.52.

Mercedes - Vds Mercedes break 230 caisse W123 de 1985, essence, injection, boîte auto, TO, bon état général, 3.500 euros à débattre. Dpt 03. T. 06.72.55.61.69.

Mercedes - Vds Mercedes 190 2,5l de 1989, préparation Cosworth, cuir, TOE, SEC, BA, rouge, excellent état, 145.000km. boiteau.jacky@wanadoo.fr. Dpt 44.

Mercedes - Vds 250 D Turbo 1608 de 1991 type 12412811, jantes alu, crochet attelage, radio CD, 238.000km, révision complète, excellent état. Prix ferme: 4.000 euros. Dpt 27. T. 06.09.97.51.77.

MG

MG - Vds MG TD de 1951, restaurée entièrement, TBE, dossier de restauration, couleur vert anglais, 25.000 euros. Photos possibles par mail. claude.bernard051@orange.fr. Dpt 83. T. 06.08.71.91.22.

MG - Vds coupé MGB GT 1978, coul orange, BEG, conduite à droite, CGFC, roues Rostyle, CT OK, entretenue, overdrive: 2.300 euros à déb. Dpt 32. T. 06.84.78.75.96.

MIDAS

Midas - Vds Mini Midas Bronze 1.275cc, monocoque fibre, 1985, carte grise française, Drire 2007, CT 2013, conduite française, DA. Prix: 8.500 euros. Dpt 33. T. 06.21.56.42.80.

MINI

Mini - Vds Austin Mini 1000 SP de 1974, entièrement restaurée mécanique, peinture, sellerie: 6.900 euros à débattre, urgent cause santé. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Mini - Vds Mini 1000 de 1987, 62.000km d'origine, entièrement restaurée en 2013, TBE, dossier complet. Part toutes distances. 5.800 euros. claude.bernard051@orange.fr. Dpt 83. T. 06.08.71.91.22.

A. V. Oldtimers

les 25-26 / 01 à Bruges (B.)

Echappements INOX
en tubes et silencieux inox A 304
Garantie à vie

Convertisseur
6 V --> 12 Volts 120 watts

96 € port compris

Chargeur automatique AccuMate 6/12 volts : 62 € port compris
Batterie 6 volts - 15 types disponibles
Pompes à essence 6 V et 12 V avec préfiltre + Kit montage : 125 € port compris

AV OLDTIMERS - Sterrenlaan 86 - B2610 Wilrijk - Belgique
Tél. 00 32 34 40 09 46 - mail : info@av-oldtimers.be
Site : www.av-oldtimers.be - Magasin : www.av-oldtimers.eu

MOCHET

Mochet - Vds Mochet type 125 de 1955, complète avec capote, à restaurer, sans carte grise. Prix: 1.600 euros. Dpt 86. T. 05.49.52.94.16 ou 06.05.39.01.11.

MORRIS

Morris - Vds Morris Minor conduite à droite de 1969, pour pièces ou à rénover, complète, moteur bloqué, CG anglaise, prévoir plateau. Faire offre. A retirer rapidement. Dpt 22. T. 02.96.27.52.87 (après 19h30).

OPEL

Opel - Vds Opel Rekord 1700 de 1969, coupé 2 portes, très bon état, pas de corrosion, 75.780km, CT OK, 3.700 euros. Dpt 89. T. 03.86.66.83.79.

Opel - Vds deux Opel Ascona break 1,9l, Omega A 3l 24V auto, Corsa A GSi Phase 1 très bon état, Astra F break 17 TD, Corsa B 17D 3 portes. Dpt 59. T. 06.71.56.66.93.

Opel - Vds Manta B GT/E 2L 1978, 113.000km, rouge, capot noir mat, moteur 125 DIN, carrosserie saine sans rouille, bons pneus, propulsion, véhicule devenant rare. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

Opel - Vds Ascona diesel de 1979, en très bon état. Prix: 6.500 euros. Dpt 69. T. 04.72.47.00.34.

PANHARD

Panhard - Vds Panhard Dyna X87 bleue de 1952, très belle auto, nombreuses pièces neuves,

Adresses classées

à voir, 10.000 euros. Dpt 26. T. 04.75.04.88.45.

PEUGEOT

Peugeot - Vds Peugeot 172 à terminer, CG, 6.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Peugeot - Vds 203 noire de 1949, sortie de grange, tournante: 2.000 euros. Dpt 47. T. 05.53.67.04.10.

Peugeot - Vds Peugeot 203 de 1954, bon état général, roule régulièrement. Prix à débattre. Dpt 47. T. 06.12.69.73.89.

Peugeot - Vds Peugeot 403 break, beaucoup de travaux effectués. Détails et photos à la demande. Faire offre. fremychristian@sfr.fr. Dpt 11.

Peugeot - Vds Peugeot 204 berline, grise, de 1967, CT, excellent état d'origine, pneus neufs, factures, toujours au garage, 2.300 euros. Dpt 76. T. 06.44.80.03.99.

Peugeot - Vds 204 coupé 1968, bleue, carrosserie, peinture et moteur, sellerie, embrayage, pneus et échappement neufs, CT OK, carte grise normale. Prix à débattre. Dpt 90. T. 03.84.27.02.03.

Peugeot - Vds Peugeot 504 GL de 1970, cuir, JA. Dpt 16. T. 06.86.38.56.97 ou 05.45.35.17.17.

Peugeot - Vds 604 V6 SL de 1976, intérieur cuir, vitres et toit ouvrant électriques, BEG, 1.200 euros. Cause santé. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Peugeot - Vds Peugeot 604 ess de 1976, état moyen, 2.000 euros. Dpt 27. T. 02.32.35.81.17 ou 06.18.71.21.86.

Peugeot - Vds Peugeot 104 SL de 1977 à restaurer, petit prix. Téléphoner pour liste. Dpt 47. T. 05.53.41.67.10 ou 06.75.53.77.46.

Peugeot - Vds 404 pick-up de 1978, peinture, sellerie neuve, attache remorque, CT sera fait pour la vente: 7.000 euros à débattre. Dpt 11. T. 06.68.80.41.86.

Peugeot - Vds Peugeot 505 SR de 1979, 82.000km, 1.000 euros. Dpt 76. T. 06.98.51.94.77.

Peugeot - Vds 104 Z Plus de 1981, belle auto, part par la route. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Peugeot - Vds 604 SRDT de 1982, moteur HS + fourniture d'un moteur pour remplacement. Cause santé: 1.200 euros. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Peugeot - Vds 205 GL de 1984, boîte 5 vitesses, pour pièces ou restauration: 200 euros. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Peugeot - Vds Peugeot 305 GT de 1985. Dpt 16. T. 06.86.38.56.97 ou 05.45.35.17.17.

Peugeot - Vds 505 Ti de 1987, 180CV, à remettre en route. Dpt 77. T. 06.11.28.54.27.

FORMULE C 23€*
1 PA COULEUR pour 4 PARUTIONS consécutives dans GAZOLINE et sur notre site
* 23€ si vous êtes abonné
* 39€ si vous n'êtes pas abonné

Allumage

Multic sas.com
SPÉCIALISTE DE L'ALLUMAGE ÉLECTRONIQUE
Allumage Électronique pour tout moteur
Option boîtier d'avance
Courbes personnalisées
Transformation Magnéto en Électronique
Faisceau H.T. sur mesure - Bobine - Allumeur - Rotor -
14 rue de Cornen
44510 LE POULIGUEN
www.multicsas.com
E-mail : contact@multicsas.com Tél. 02 40 00 14 14

Capotes

SELLERIE JAGUAR. Confection origine. Tapis, panneaux, pavillons, sièges...
MOQUETTE AUTO. Vente au M/l, bouclé, velours, Wilton. Similis, tissus, cuir, toiles à capotes, accessoires sellerie...
CAPOTES AUTOS. Confection alpaga et PVC, capotes, pavillons, accessoires...
+ 25 ANS D'EXPÉRIENCE. Expédition journalière Europe
BAS
B.A.S. - Le Serre 07170 SAINT-GERMAIN Tél. 04 75 37 73 72

Carburateurs

• Kits Starter manuel en remplacement des automatiques
• Carbus & leurs pièces
DELLORTO 34 Remplace Solex 26-35 sur 2 CV6 & Visa
WEBER 32DIR Rempl. P. 2E2 sur Golf
• Weber ICH remplaçant tout Solex PBIC
DELM Tél. 0321 979 895
Email : del_supply@yahoo.com

A.L.P.M - SAS
• Allumeurs
• Alternateurs
• Carburateurs
• Démarreurs
• Dynastars
• Dynamos
• Eclairage
• Magnétos
Ventes pièces, expertise, entretien et réparation d'automobiles de collection et de prestige
NORMANDIE
27230 Bournainville Faverolles - D138
Accès autoroute A28 - Sortie 14
T. 02.32.46.50.72 - F. 02.32.44.71.02
alain.perinet-marquet@orange.fr
Injection système K-Jetronic

APPROVED BY GAZOLINE APPROUVÉ PAR
LES BONS PLANS GAZOLINE SONT EN PAGE 77

Carrosserie

ELEMENTS POLYESTER
MC RACING
BMW 2002, 6 35, E21
FORD RS 2000 PHASE I, II, 1300
OPEL KADETT 1.9 & 2.0, MANTA B, ASCONA B
RENAULT 8, GORDINI, DAUPHINE, ALPINE A110, 4 CV
SIMCA 1000, RALLYE I, II, III
Route de Jonquières - 30840 MEYNES
Tél. : 04.66.57.24.57 - Fax 04.66.57.51.69
Site : mcracingsa.com

Echappements

SPECIALISTE ECHAPPEMENT DEPUIS 1990
MTI Echappement INOX
AUTO MOTO 4X4 INDUSTRIEL
MTI echappement - Le Bec de Jat - 43150 LAUSSONNE
Tél : 06 71 08 52 71 > mti-echappement.com

Echappements POWER PRO
Acier
Inox
Origine
Racing
Sur mesure
01 60 01 00 00 powerpro@orange.fr
Tubes et coudes de 37mm à 126mm
Plus de 500 modèles de silencieux
Collecteurs d'origine ou racing
Brides,supports,colliers acier ou inox,etc...

Electricité

AES AUTO ELECTRIC SUPPLIES LTD
Pièces et accessoires auto électriques pour les voitures modernes ou classiques
www.autoelectricsupplies.fr

Faisceaux Rétro Collection
Reproduction de faisceaux électriques
Fabrication Française
Toutes marques
Batteries ébonite
Ex Faisceau complet de 203 Peugeot 185 €
www.faisceauxretrocollection.com Tél: 03 23 22 23 07

Freinage

FREINAGE 95

Spécialiste du freinage des véhicules de collection

RECONDITIONNEMENT DES FREINS DE VOS ANCIENNES

ETRIER MASTERVAC MACHOIRE CORRECTEUR
HYDROVAC CYLINDRE DE ROUE CABLE DE FREIN
MAITRE-CYLINDRE TUYAU RIGIDE KIT FLEXIBLE
DISQUE D'EMBRAYAGE RECEPTEUR EMETTEUR

Mail : freinage95@orange.fr - Site : www.freinage95.com

T. 05-53.48.68.44 Moulin de Repassat - 47130 BAZENS

Pour figurer dans cette rubrique, appelez MORGAN au 06.22.04.17.83

Housses

Carcoon

Un écrin pour votre passion

Carcoon la crème anti-âge de votre voiture.

Carcoon par son mouvement d'air interne permanent filtré et désinfecté permet à votre véhicule d'être protégé de la condensation, de l'oxydation et des moisissures .

L'efficacité du système de filtration Carcoon :

- Stoppe la poussière
- Détruit les bactéries
- Stoppe les moisissures
- Empêche la condensation
- Empêche la corrosion
- Protège les chromes
- Evite les odeurs intérieures
- Chargeur de batterie intégré

www.carcoon.fr

Contact : 06 18 45 13 35

Pare-chocs

Nouveau ! PEUGEOT 404 Coupé

CPC CLASSIC-PARECHOCS

DIFFUSION et refabrication de PARE-CHOCS toutes marques

Triumph, Jaguar, Maserati, Mercedes, Alfa, Lancia, Fiat, Renault.

mobile : 06 19 18 05 43 fixe : 09 50 28 59 21

www.classic-parechocs.fr

Pompes à eau

RENOV

POMPES A EAU

Réparation de tous types de pompes à eau moteurs

2 chemin de la Carrière Sylvain La Peterie
02210 COINCY

Tél. 03 23 82 77 94 - Port 06 22 82 79 62

david.anseeuw@sfr.fr

www.renovpompes.fr

Ressorts

Ressorts Haut-Marnais

Fabrique sur mesure tous vos ressorts et pièces en fil et feuillard, de l'unité à la petite et moyenne série.

29, rue Pougny - 52270 DOULAINCOURT

Tél. 03 25 94 63 33 - Fax : 03 25 94 64 20

ressorts.haut.marnais@wanadoo.fr

http://www.ressorts-haut-marnais.fr

Sellerie

SELLERIE

AUTO MOTO AVION BATEAU

ARTISAN SELLIER

Rénovation

Transformation Tous véhicules

Tél/Fax : 01 30 55 54 90

Portable : 06 80 81 99 50

e-mail : s.f.m@orange.fr

Site : http://www.sfm-sellerie.com

8, avenue du Président Kennedy

78340 Les Clayes sous Bois

YVELINES

Sellerie Passion

42-44 rue St-Fiacre - 77120 EUSERAY

vous propose la restauration de tous types de sellerie

AUTO - MOTO -BATEAU

dans notre gamme de tissus, skais, cuirs...

T. 01.60.58.15.74

ou 06.87.17.61.09 - sellerie-passion@wanadoo.fr

www.sellerie-passion.com

Transports

JEAN-LUC DUBOIS

Transporte vos véhicules légers

(neuf-occasion-collection)

avec sérieux et délicatesse partout en France et pays européens limitrophes

Livraison-Messagerie Express

(pièces autos & autres)

06.08.06.09.62

Email : jeanluc04services@orange.fr

24650 CHANCELADE (DORGOGNE)

Peinture

Sprido Peinture

Peinture polyuréthane solvantée pour véhicules de collection

Teintes d'époque toutes marques des années 30-40 à aujourd'hui. Peintures métallisées, mates, brillant direct...

+ de 40.000 teintes disponibles

Conditionnement en pot à partir de 100 ml au aérosol

MAIS AUSSI

Peinture moteur, époxy, monocomposant

Apprêts, mastics, abrasif, pâte à polir, matériel pour peinture et lustrage carrosserie

Visitez notre site www.sprido-peintures.com

Achat en ligne et vente par correspondance

Livraisons journalières sur toute la France

Peintures Sprido - BP 60021 71326 CHALON SUR SAONE Cedex

Tél 09.60.06.59.59 (demandez Franck)

Radiateurs

Radiateurs Touraine

Dépositaire à Asnières-sur-Seine

Réparation de radiateurs thermiques

VOITURES DE COLLECTION

NOUVEAU : BJ CONCEPT (Tôlier formeur)

Chaudronnerie fine, Soudure Alu, Inox, Fabrication réservoirs

11, rue du bon raisin 37600 Loches

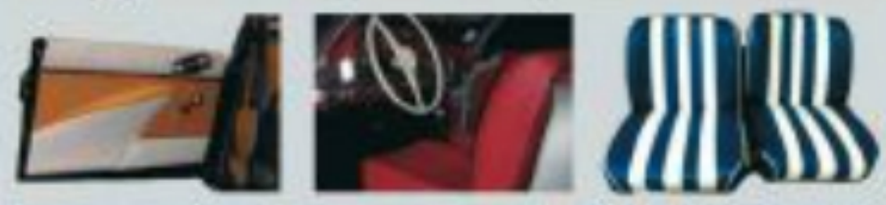
02 47 91 50 90 - 06 13 62 65 55

tourainneradiateurs@orange.fr

Sellerie

www.AtoutSellerie.com

Tous types de sellerie, rénovation, broderies et capotes



69400 GLEIZE à 30 km de Lyon - Tél. 04 74 68 88 02

SELLERIE Sainte Colombe

la référence dans le sud

MONTPELLIER

Tél. : 04 99 58 13 54

www.sellerie-colombe.com

Transports

Transport de véhicules légers, pièces autos ou autres, toutes distances...

06.07.06.17.33 FOURGON AVEC REMORQUE

91620 La ville-du-Bois • Fax 01.69.01.20.51 • emelud@free.fr

ANNONCES GRATUITES

PORSCHE

Porsche - Vds 924 2l de 1982, 125cv, CT OK, 147.000km, pneus, freins, distribution OK, plus de renseignements par téléphone. 4.000 euros. Dpt 31. T. 06.81.52.79.94.

RENAULT

Renault - Vds Celtaquatre avec malle de 1936, restaurée en 2007, sellerie neuve, moteur refait à neuf, carrosserie métallisée: 9.600 euros. Dpt 56. T. 06.35.29.08.93.

Renault - Vds Renault Frégate de 1952 en TBE, faire offre. Photos à la demande. fremychristian@sfr.fr. Dpt 11.

Renault - Vds, cause santé, Renault 4CV de 1956 en cours de restauration, mécanique finie. 3.000 euros à débattre. Dpt 76. T. 02.35.32.03.97.

Renault - Vds Juvaquatre Dauphinoise fourgonnette de 1956, 5CV, R2100, complète, moteur bon état, démontée, sans CG, possibilité CG collection. 600 euros. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Renault - Vds Renault Juvaquatre Dauphinoise de 1957, 4 places, type R2101, moteur 5CV Ventoux, 3.990 euros. Dpt 38. T. 06.32.37.97.99.

Renault - Vds Dauphine de 1958, très saine, nopire, boîte 4, intérieur d'Ondine, rouge, très belle, jantes larges, possible jantes d'origine: 4.500 euros, photo sur demande. Dpt 29. T. 02.98.68.56.49 ou 06.06.81.66.64.

Renault - Vds 4CV R1062 de 1960, 75.000km, à restaurer. Dpt 91. T. 01.60.48.37.75.

Renault - Vds Dauphine de 1960, carrosserie et mécanique en très bon état. Prix: 5.000 euros à débattre. Tél pour plus de renseignements et photos. Dpt 59. T. 06.59.91.87.45.

Renault - Vds Renault 4CV de 1961, CG, intérieur velours bleu, extérieur crème, très bon état, roule régulièrement. Prix à débattre. Dpt 47. T. 06.12.69.73.89.

Renault - Vds Renault 4 L type R1120 de juillet 1962, 1re main, sortie de grange, compète, bleu de France, non roulante, à restaurer, 800 euros. Dpt 16. T. 05.45.64.79.08 ou 06.31.96.72.96.

Renault - Vds R16 1150 de 1966 à restaurer, CGN, freins, échappement, joint culasse HS, intérieur à revoir, bonne base de restau, prévoir plateau: 500 euros, urgent cause déménagement. Dpt 33. T. 05.56.03.95.05 (répond).

Renault - Vds R16 TL sans carte grise, roulante: 1.000 euros. Dpt 46. T. 06.77.46.16.90.

Renault - Vds Renault 8S de 1969, restaurée entièrement à l'origine. Jantes Deltamics. Factures à l'appui. 13.000 euros à débattre. Dpt 41. T. 02.54.88.71.97.

Renault - Vds Renault 12 Gordini de 1973, CG, à restaurer, sans moteur, donne toutes pièces carrosserie avec, 6.000 euros. Dpt 63. T. 06.88.25.29.01.

Renault - Vds Renault 12 TS de 1973, 146.000,km, 1.200 euros. Dpt 35. T. 06.84.06.92.64.

Renault - Vds R6 TL de 1974, avec CG non roulante à restaurer, moteur R1161: 600 euros. Dpt 85. T. 06.65.48.43.61.

Renault - Vds Renault 15 GTL de 1978, 65.000km, excellent état, 3e main, historique connu, 4.900 euros. Dpt 52. T. 03.25.94.64.34 (HB).

Renault - Vds Rodéo 4 1A de 1976, en cours de restauration, châssis, moteur, freins OK, reste peinture, mise au point, finitions, prix: 1.000 euros. Dpt 31. T. 06.81.52.79.94.

Renault - Vds Rodéo ACL 1976 + Teilhol 1980 4x4, CG + châssis R4 BE + R21 4x4 pour rénovation. Mail: jgmesnil@gmail.com. Dpt 74. T. 04.50.18.44.97 ou 06.20.58.11.21.

Renault - Vds R5 TL de 1977, CG collection, état d'origine, saine, roule toutes distances: 1.600 euros. Dpt 03. T. 07.81.46.23.00.

Renault - Vds R14 TL de 1981, carte grise, roulante, bon état d'origine sauf sellerie: 850 euros. Dpt 03. T. 07.81.46.23.00.

Renault - Vds Renault 14 TL de 1981, CG, 142.000km, grise, bon état, très bel intérieur en velours, vendue en l'état. 600 euros. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Renault - Vds R5 GTL automatique de 1982, 5 portes, 28.000km, TBE: 2.400 euros ou échange possible. Dpt 46. T. 05.65.21.45.67.

Renault - Vds Fuego Turbo de 1984, pour restauration ou pour pièces. 850 euros. Dpt 89. T. 06.75.35.13.31.

Renault - Vds Renault Fuego turbo ess de 1984, grise, 170.000km, BE général, sans CG, 1.800 euros. Yamaha 900, 68.000km, 1.000 euros. Professionnel s'abstenir. Dpt 56. T. 06.02.22.37.52.

Renault - Vds R4 GTL de 1984, CT OK, TO, sièges cuir, jantes alu, roue de secours sur hayon, bleu et blanche: 3.990 euros à débattre. Dpt 16. T. 05.45.38.00.44.

Renault - Vds R25 V6 turbo 1985, CG, cuir, jante alu, ordinateur, chaîne état général correct, prévoir révision: 1.600 euros, échange poss. Dpt 03. T. 07.81.46.23.00.

Renault - Vds R25 GTX gris métallisée de 1988, très bon état général, CT OK récent, 75.830km, à l'abri en pemanence. Prix: 2.900 euros. Dpt 37. T. 02.47.26.46.76.

Renault - Vds R25 injection V6 de 1990, 3,2L, bleu nuit, CT OK, urgent, en TBE: 2.000 euros. Dpt 56. T. 06.80.27.31.52.

Renault - Vds R25 turbo diesel série Méribel décembre 1990, attelage monté + 2 jantes alu avec enjoliveur. Plus d'info par tél. Prix: 1.100 euros. Dpt 46. T. 05.65.31.30.59 (soir).

Renault - Vds Espace XE 2.1 DTDE de 1992, vert, 7CV diesel, 386.000km, 7 places, carrosserie et intérieur propre, prévoir réglage portières et pneus AV. 1.100 euros. Dpt 72. T. 02.43.16.00.01.

Renault - Vds R21 2L essence de 1992, boîte automatique, attache remorque, en l'état, sans CT, faire offre. Dpt 56. T. 07.63.03.41.90.

Renault - Vds Renault Super 5 de 1992 pour pièces ou à restaurer, bon moteur 1108cc, 55.000km, roule extra + nombreuses pièces de rechange. 450 euros. Belgique T. 00.32.497.90.54.48.

SIMCA

Simca - Vds Simca 5, complète, à remonter, prix à débattre. Dpt 33. T. 05.57.84.92.85.

Simca - Vds Simca 8 1100 coupé 1939, complètement restaurée, 5.000km depuis, carte grise normale: 20.000 euros. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds Simca 8 1100 de 1948, carte grise normale. Prix: 8.000 euros. Dpt 10. T. 06.50.44.22.52.

Simca - Vds Simca 8 1200 de 1949, sablée, restaurée, carte grise normale. Prix: 7.000 euros. Dpt 10. T. 06.50.44.22.52.

Simca - Vds Simca 8 1100 de 1939, carte grise collection. Prix: 9.000 euros. Dpt 10. T. 06.50.44.22.52.

Simca - Vds Simca Aronde 9 de 1954, complète, moteur tournant, 1.000 euros à débattre. Dpt 35. T. 06.81.59.77.63.

Simca - Vds Aronde de 1955, noire, CG, saine, état d'origine, à restaurer: 1.600 euros. Dpt 03. T. 07.81.46.23.00.

Simca - Vds Simca Aronde Elysée de 1958, bon état général, intérieur nickel, peinture refaite il y a 20 ans. 3.500 euros. Dpt 54. T. 06.81.57.15.59.

Simca - Vds Aronde Etoile Six 1959, 45.000km et entièrement d'origine, carte grise normale: 3.000 euros. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds P60 de 1960 complète, moteur tournant, peinture neuve bleu ciel, carte grise + 4 portières + 1 moteur et autres pièces, 1 boîte de vitesses, le tout 2.500 euros. Dpt 61. T. 07.61.25.92.72.

Simca - Vds Etoile 6 Super 1961, moteur refait + embrayage, freins, sellerie, pneus, pas de corrosion, verte avec toit gris: 4.800 euros. Dpt 66. T. 06.74.56.54.94.

Simca - Vds Simca 1000 de 1963, 38.500km, bonne mécanique, carrosserie à revoir. 3.000 euros. Dpt 76. T. 02.35.32.03.97.

Simca - Vds Simca 1100 GLS de sept. 1974, 4 portes, caisse très saine, pas roulé depuis 1990, en l'état, CG, sans

CT, prévoir remorque. 126.000km. 150 euros. Dpt 30. T. 06.14.47.13.89.

Simca - Vds Simca 1000 de 1976, très bon état, toit ouvrant, intérieur neuf, révision complète faite par mécanicien. 3.900 euros. Dpt 11. T. 06.07.13.54.74.

Simca - Vds Simca 1308 GT de 1978, 68.000km, état de marche + pièces diverses, 2.000 euros. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

TALBOT

Talbot - Vds Talbot Samba cabriolet de 1983, JA. Dpt 16. T. 06.86.38.56.97 ou 05.45.35.17.17.

Talbot - Vds Samba cab 1984, rouge, freins, pompe à eau, pompe à essence, durites et courroie neufs, traitement anti corrosion, batterie. Dpt 90. T. 03.84.27.02.03 ou 06.07.37.55.90.

TRIUMPH

Triumph - Vds Dolomite 2l Spint 165 de 1976, TBEG, avec lot de pièces mécaniques et tôlerie: 6.000 euros à voir. 37km de Reims Nord. Dpt 02. T. 03.23.80.34.99.

VOLKSWAGEN

Volkswagen - Vds Volkswagen Coccinelle de 1969, type 11F2, semi automatique, 42.000km, très bon état, roule régulièrement. Prix à débattre. Dpt 47. T. 06.12.69.73.89.

Volkswagen - Vds Passat 4 portes, 1re main, TBE, bleu métal, carte grise normale: 1.000 euros. Dpt 46. T. 06.77.46.16.90.

Volkswagen - Vds Golf GLX 1991 état collection, 4 pneus 10.000km, toit ouvrant, peinture neuve, jantes BBS, moteur 1800cc carburateur. Dpt 63. T. 04.73.91.50.49.

Achats autos

BUGATTI

Bugatti - Cherche Bugatti type 23, 40, 44 ou 49, exclusivement, pas de Grand Prix, complète ou pas gros travaux, pour collectionneur depuis plus de 40 ans. Dpt 86. T. 05.49.44.61.32.

FORD

Ford - Ch. Ford Thunderbird de 1961 à 1964, en BE. Dpt 17. T. 05.46.76.57.43.

RENAULT

Renault - Cherche Dauphine 1093 en état ou en TBE. Dpt 78. T. 01.30.55.36.48 (ap 18h).

Renault - Cherche Floride épave avec CG. Dpt 16. T. 06.18.67.11.71.

Renault - Achète R8 418 bleue, look Gordini. Dpt 53. T. 06.83.33.62.74.

VOLKSWAGEN

Volkswagen - Cherche Golf 1 GTD turbo diesel de 1982 à 1983, caisse saine, faible km d'origine, faire offre et Golf TT noire GTD, faible km. Dpt 28. T. 06.20.92.58.41.

VOLVO

Volvo - Achète Volvo P1800 Jensen, P1800S, 1800ES, en état origine ou à restaurer, break 240 série spéciale Diamant, break V70 TDi, années 1998, 99 ou 2000, TBE. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

Ventes motos

Ciao - Vds Ciao grise, tournante, manque carter latéral: 150 euros ou échange contre Solex ou pièces de Solex. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

Honda - Vds 50 SS de 1986, état de marche, origine suisse, boîte 5V: 600 euros. Dpt 74. T. 06.87.14.30.05.

Montesa - Vds Montesa 349 trail de 1974, état de marche: 1.200 euros. Dpt 74. T. 06.87.14.30.05.

MZ - Vds MZ 125 ETZ de 1986, CG, 500 euros à débattre. Urgent. Dpt 14. T. 02.31.67.55.20.

Ossa - Vds toutes pièces pour motos Ossa tyrial Mar et Explorer 250, 350, pièces moteur et cycles + CG + toutes pièces pour Montesa Trial Cota 247, 248, 348, 349, pièces moteur et cycles. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Peugeot - Vds 103 Fox 1982: 120 euros, TBE, 11.000km, papier pour demande de carte grise. Dpt 29. T. 02.98.68.56.49 ou 06.06.81.66.64.

Piaggio - Vds Piaggio Ciao de 1976, vert, TBE + sacoches, 140 euros à déb. Vélo ancien 60 euros. Selle bi-place pour mobylette 55 euros, casque bol noir 50 euros + casque Shark XS neuf 85 euros à débattre. Dpt 21. T. 03.80.23.21.39.

Rumi - Vds moto bi-carburateur Rumi 1953, carte grise, moteur tournant (a participé au Bol d'Or 1958), éclairage à terminer. Prix: 7.800 euros. Dpt 38. T. 04.76.05.50.17 ou 06.72.41.06.96.

Rumi - Vds pour scooter ou moto Rumi (1958): 1 moteur pour pièces + 1 carbu + 1 poignée de gaz. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Vélocette - Vds moto Vélocette LE 200 de 1953. Prix: 2.000 euros. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

Vélosolex - Vds Vélosolex des années 60, état de marche, 200 euros. Dpt 25. T. 03.81.92.77.47.

Vélosolex - Vds pour Vélosolex Micron: verre de phare neuf, 20 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Vélosolex - Vds Solex 3800 + un plus ancien cadre rond, les 2 sont très propres mais à finir + 1 cyclo Peugeot 102 MSM de 1981, le lot: 400 euros. Dpt 78. T. 06.87.18.80.92.

Vespa - Vds Vespa Ciao Bravo de 1970. Dpt 14. T. 02.31.67.55.20.

Yamaha - Vds Yamaha 400 XJ 4 cyl. complète (1980/84), sans CG, moteur bloqué, 250 euros. Echange possible contre cyclo bon état ou 125 MZ, TS, soulte de ma part si TBE. Dpt 78. T. 04.66.65.19.59.

Yamaha - Vds Yamaha 600 XS Diversion, bon état, 60.000km, CG, 1.500 euros. Un Cady, 80 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Yamaha - Vds 600 XS Diversion 1991: 600 euros, CG. Dpt 72. T. 06.61.59.73.61.

Vds lots de pièces pour vélos et cyclomoteurs anciens, petits prix. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01 (HR).

Vds un moteur Solex Flash en parfait état, 1 moteur Motobéane AV3 de 1953. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01 (HR).

Achats motos

Magnat Debon - Achète pièces pour moto Magnat Debon 350 B4T de 1949. Dpt 14. T. 02.31.67.55.20.

Ventes pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo - Vds compteur kilométrique en très bon état d'Alfa 6C 2500 de 1940. Prix ferme: 1.000 euros. Plus de photos par mail: cabtrac51@free.fr. Dpt 13. T. 06.12.12.24.51.

Alfa Romeo - Vds pour Alfa Romeo coupé Bertone de 1970: moteur/bte, pont, sièges, capot, feux, phares, poignées int/ext, et divers + intérieur tissu moutarde pour Alfasud + divers pour Berlina 2000. Dpt 03. T. 06.72.55.61.69.

Alfa Romeo - Vds sigles et écussons divers. Prix: 10 euros pièce ou l'ensemble: 100 euros (14 éléments). Dpt 33. T. 05.57.51.32.13.

Alfa Romeo - Vds toutes JA Alfa, Fiat, Lancia de 13' à 17' en 4X98 et 5X98, dont 4 JA 14' 5x98 + 4 JA 13' Ronal + 4 JA Alfasud Sprint 1.7, pneus neufs. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

ALPINE

Alpine - Vds carter alu Ferry 1600, toutes pièces moteur 1565 et 1605 + 1596 forgés + bas moteur 1950 démonté + pièces, boîte 353 et 364 + moteur nu en 1596. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Alpine - Vds pour A110 1300/1600, R8 Gordini, kit accélérateur neuf: 150 euros, tête allumeur neuve: 35 euros, réhausseur allumeur neuf: 120 euros, kit Weber. Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

FAITES DES ÉCONOMIES, ABONNEZ-VOUS !

Available on the App Store · Google play · Windows 8

Propulsé par ePresse

Vos journaux sur tous les écrans

VERSION PAPIER = + 23 % D'ÉCONOMIE !

En achetant Gazoline chez votre marchand de journaux, cela vous coûte 4,20€ par numéro, soit 46,20€ par an. En vous abonnant, vous réalisez une économie de + 23 %, vous bénéficiez d'un tarif préférentiel sur les annonces couleurs (23€ au lieu de 39€), d'une annonce avec photo couleur gratuite dans les annonces classées, et vous recevez votre magazine papier dans votre boîte à lettres le week-end précédant sa mise en kiosque.

FRANCE	DOM-TOM & ÉTRANGER
1 AN (11 NUMÉROS) = 36€*	1 AN (11 NUMÉROS) = 48€
2 ANS (22 NUMÉROS) = 66€**	2 ANS (22 NUMÉROS) = 90€

*au lieu de 46,20€ **au lieu de 92,40€

VERSION PAPIER + NUMÉRIQUE POUR 8€ DE PLUS PAR AN !

Gazoline est également disponible en version numérique, 100 % conforme à la version papier. Sur PC, Mac, tablettes, smartphones, vous pouvez lire votre magazine où que vous vous trouviez dans le monde, zoomer sur les photos, cliquer sur certains liens... Sur tablettes, smartphones et PC équipés de Windows 8 vous pouvez même le télécharger pour le consulter hors connexion.

L'ABONNEMENT MALIN, C'EST LA VERSION PAPIER + LA VERSION NUMÉRIQUE POUR 8€ DE PLUS PAR AN !

OFFRE D'ESSAI — VERSION NUMÉRIQUE

Testez la version numérique seule sur tablette, smartphone et ordinateur pendant un an pour 25€ seulement au lieu de 29€*.

* 29€ = prix d'un abonnement d'un an à la version numérique seule (offre valable pour tout nouvel abonnement à la version numérique seule).

Choisissez votre FORMULE

VERSION PAPIER 1

FRANCE
- ☐ 1 an (11 numéros) = 36€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 66€

DOM-TOM & ÉTRANGER
- ☐ 1 an (11 numéros) = 48€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 90€

PAPIER + NUMÉRIQUE 2

FRANCE
- ☐ 1 an (11 numéros) = 44€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 82€

DOM-TOM & ÉTRANGER
- ☐ 1 an (11 numéros) = 56€
- ☐ 2 ans (22 numéros) = 106€

VERSION NUMÉRIQUE 3

- ☐ 1 an (11 numéros) = 25€ au lieu de 29€

BULLETIN D'ABONNEMENT À GAZOLINE

Adresse postale à laquelle vous souhaitez recevoir votre magazine PAPIER

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Signature

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

A remplir et à renvoyer à GAZOLINE Abonnements BP1 - 78870 BAILLY

Adresse email pour ouvrir votre compte NUMÉRIQUE

Pour vous envoyer la version numérique de votre magazine, nous avons besoin de connaître votre adresse email. Merci de l'écrire ci-dessous le plus lisiblement possible. Nous nous assurerons de sa validité en vous envoyant un email de confirmation.

.....

@.....

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Alpine - Vds jantes larges pour R8, A110, tout alu Delta Mic en 6 et 7 pouces x13, refaites à neuf: 980 euros (prix ferme), 4 Gotti bimétal 5,5 et 6 pouces + voiles. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Alpine - Vds pour Alpine A110 type 1600S, 1800 (1971) carter moteur alu, Ferry + 2 triangles inf type Maroc + embrayage 200DEC, pièces Groupe 4 usine. Dpt 06. T. 04.93.73.48.19 (HR) ou 06.66.72.88.99.

Alpine - Vds pour A110, A310 V6, kit réparation Weber S complet, toutes pièces neuves pour Weber 40/45 DCOE 40/46 IDA3 4OIT100. Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

Alpine - Vds pour A310 V6 Calberson Groupe 4, commande rapide accélérateur neuve pour montage 2 triples corps Weber 40/46 IDA3C, 4 OIT100. Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

AUTOBIANCHI

Autobianchi - Vds pour A112 Abarth: 3 jantes alu modèle 1981: 100 euros, 1 tableau de bord mod 81: 100 euros, 2 pare-chocs: 50 euros, 1 alternateur modèle 1977: 60 euros, 1 volant Abarth mod 81: 100 euros. Dpt 28. T. 06.20.92.58.41.

AUVERLAND

Auverland - Vds bâche pour 4x4 A3 1989: 150 euros, tableau de bord complet: 100 euros, servofrein: 50 euros, chauffage: 60 euros, crochet attelage: 50 euros, porte AR: 80 euros, boîtier de direction: 80 euros, pare-chocs AR: 40 euros. Dpt 59. T. 06.61.41.10.53.

BMW

BMW - Vds pour BMW série 02 de 1970: carburateur double corps Stromberg 1602, 1802, 150/175CD et siège AVG + diverses pièces. Dpt 53. T. 06.89.56.89.02.

BMW - Vds diverses pièces pour BMW 2002 (1974): pieds amortisseur avec moyeu, manettes, phares, suspension, p-chocs AV/AR, compteur, pont et autres. Dpt 53. T. 06.89.56.89.02.

CITROËN

Citroën - Vds pour Citroën C4 ou C6: jantes Michelin 5 tocs en 14/15, TBE. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Citroën - Vds moteur Traction 7C de 1936, complet avec carburation, allumage, embrayage, pipe admission et échappement, tournant, mais à réviser: 500 euros. Dpt 74. T. 04.50.36.60.80.

Citroën - Vds pièces pour Citroën Traction 11B et BL, carrosserie et mécanique. Dpt 77. T. 01.60.04.09.23.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV 1958: porte AVD 60 euros, portes AR 30 euros pièce. Les 3 saines et sans chocs. Cardans neufs et occasion, petit et gros diamètre. Faire offre. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV AZ de 1958: porte AVG complète, 80 euros. Crémaillère direction pour 2CV anglaise volant à droite, 100 euros. Dpt 30. T. 06.10.47.56.99.

Citroën - Vds 1 aile AVG 2CV n° pièce 96995279 dernier modèle avec trou pour clignotant: 120 euros. Dpt 71. T. 03.85.88.97.25.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV 1960: capot ondulé polyester neuf 160 euros à débattre + coffret neuf pour monter essuie-glace AR Visa ou autre, 40 euros. Dpt 21. T. 03.80.23.21.39.

Citroën - Vds pour Citroën Ami 6 de 1964: p-chocs AV neufs à lustrer, 50 euros et AR neuf 50 euros. Eléments neufs au détail. Capot sain, 30 euros. Accoudoir de porte neuf, 30 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds boîte 5 de DS: 160 euros. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Citroën - Vds éclaireur de plaque AR d'origine Ami 6, blanc Carrare. Dpt 71. T. 03.85.88.97.25.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV: 1 capot AV neuf, 2 capots AV occasion, 1 joue d'aile. Dpt 63. T. 04.73.95.05.74.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV: 1 lot de pièces mécaniques diverses + 1 support de phare. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

Citroën - Vds pour Citroën DS, ID (1968/1975): étriers freins sorties boîte, régulateur centrifuge, cardans, ventilateur, compteur, capots, pivots, planche, divers. Dpt 94. T. 06.71.16.74.68.

Citroën - Vds pour DS/ID, paire étriers AV refaits à neuf, joints, feutres, diabolos, purgeurs neufs, parfait état: 180 euros + port. Dpt 74. T. 06.41.47.14.17.

Citroën - Vds pour DS/ID, paire feux AR non Pallas après 04/1970 neufs, jamais montés, dont un avec sa boîte Seima: 100 euros + port. Dpt 74. T. 06.41.47.14.17.

Citroën - Vds pour Citroën ID 19 de 1968: mot/bte, embrayage, carbu, pipes, etc. En état, non bloqué. Faire offre pour le lot ou séparément. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Citroën - Vds plate-forme Citroën Ami 8, bon état, sur roues, réservoir, pare-brise, lunette AR, capots AV/AR + caisse 2CV sur roues. Prix à débattre. Dpt 19. T. 05.55.25.45.60 ou 06.83.12.39.98.

Citroën - Vds DS 20 de 1971, démontée, en pièces, complète avec CG: 1.000 euros. Dpt 54. T. 06.86.13.71.22.

Citroën - Vds pour SM, volant d'origine: 280 euros, dessus tableau de bord noir: 250 euros, portière nue droite: 200 euros, enjoliveurs aile AV: 70 euros, sortie échappement inox: 80 euros. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Citroën - Vds pour SM: lames pare-chocs (droites ou gauches): 300 euros pièce, enjoliveur capot: 170 euros, tableau de bord noir, coompresseur: 160 euros. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Citroën - Vds moteur pour Citroën DS 20 complet, possibilité de le mettre en marche, 800 euros. Dpt 27. T. 06.18.71.21.86 ou 02.32.35.81.17.

Citroën - Vds pour Citroën DS de 1972: pare-chocs AV et AR, banquette AR cuir noir, portes, ailes AV/AR, capot, malle, moteur, cardans, bloc chauffage et divers. Dpt 03. T. 06.72.55.61.69.

Citroën - Vds pour SM: 2 commandes de phares directionnelles AV, une en BE et une avec une petite fuite: 500 euros, alternateur SM iE: 200 euros, 1 courroie: 35 euros. Dpt 28. T. 06.20.92.58.41.

Citroën - Vds pour SM: allumeur iE complet: 360 euros, 2 ventilateurs: 100 euros, tête allumeur neuve: 120 euros, phare LP neuf: 120 euros, 4

ANNONCES GRATUITES

TOUTES LES PIÈCES POUR FIAT 500 ET 126
Livraison à domicile - Paiement en ligne

CLASSIC AUTO

MAINTENANT NOUVEAU
Plus de 990.000 articles
Tous les Coupés et les Berlines
125 / 127 / 128 / 130 / 131
500 / 126 / 124 / 600 / 850
Également pièces ABARTH
FIAT 11-2300 / X1/9 / Ritmo
Delta Integrale Montecarlo
A112 Fulvia Beta Dino
ONLINE SHOP
www.classic-auto.eu

COMPTOIR DE LA CARROSSERIE
JOINTS CAOUTCHOUC & GARNISSAGE
10 & 12 Place Lagarde - 31300 Toulouse
TEL: 0033/(0)5.61.42.68.73
FAX: 0033/(0)5.61.59.80.20
Catalogue en ligne sur
www.comptoir-carrosserie.fr

grosses durites occasion: 80 euros. Dpt 28. T. 06.20.92.58.41.

Citroën - Vds pour Citroën DS 1973: 1 étui spécial pour auoradio encastré dans tableau de bord, 25 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Citroën - Vds Citroën Dyane 6 de 1973, pour pièces, CG, complète. Dpt 56. T. 02.97.24.81.14.

Citroën - Vds capot 2CV en TBE, 3 nervures: 80 euros, démarreur 6 volts révisé: 30 euros, banquette AR écossaise: 60 euros, essuie-glaces 6 volts complet: 50 euros, porte suicide AV ou AR: 15 euros. Dpt 78. T. 06.76.59.96.56.

Citroën - Vds pour Citroën GS ou GSA (1975): lot de 2 phares, bon état + 2 feux AR état moyen + 1 Neiman avec clef + vis platinées. Le lot 80 euros. Dpt 59. T. 06.61.41.10.53.

Citroën - Vds pour Citroën Méhari: 2 portes AV, 1 porte AR. Dpt 63. T. 04.73.95.05.74.

Citroën - Vds pour Citroën 2CV6 ou 2CV4 (1976): aile AVG 40 euros, porte ARG et ARD, les 2 70 euros. Démarreur révisé 12 volts 50 euros. Alternateur 40 euros. Moteur essuie-glace 40 euros + pièces diverses. Dpt 53. T. 06.3699.79.28 ou 02.43005.19.36.

Citroën - Vds un compteur de vitesses circulaire pour GS birotor (quasi neuf) + bloc instrumentation de GS normal avec compteur genre balance. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

Citroën - Vds pour 2CV: moteur 425 et 602 à réviser + boîte de vitesses à tambours + carbus + compteur, petits prix. Dpt 02. T. 03.23.80.34.99 ou 06.16.87.77.86.

Citroën - Vds kit carrosserie Méhari + jeu de bâche complet + 1 bâche latérale et 1 AR bas et haut de porte G et D, le tout d'occasion, petit prix. Dpt 82. T. 06.45.32.42.48.

Citroën - Vds 2 feux AR CX, 50 euros. Dpt 21. T. 03.80.23.21.39.

Citroën - Vds pour CX 22 TRS: 4 pneus contact, jantes 1000km: 100 euros, 2 pneus clouté 175x14x80, jante état neuf: 30 euros, enjoliveur: 10 euros, freins, plaquettes AV: 20 euros, AR: 20 euros, attache becquet: 20 euros... Dpt 77. T. 06.83.47.97.32.

Citroën - Vds CX 2,5D ancienne ambulance Heuliez, grand volume, roulante, 3.900 euros. Dpt 34. T. 06.49.86.99.06.

Citroën - Vds pour Citroën CX: garniture porte AVG neuve réf 8MA 95506 566 FVC, passage de roue AVG neuf réf 7M4 95 590 020. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

Citroën - Vds pour CX 2500D, boîte, cardans, radiateur, pare-brise. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Citroën - Vds toutes pièces pour Citroën 2CV et Visa Club 1er modèle, boîte AZ, embrayage centrifuge, boîte 6, gros tambour, boîte Acadiane. Dpt 01. T. 04.74.42.30.21.

Citroën - Vds pour AX, 2 roues complètes, jantes 3 trous, pneus neufs 155/70R13 75T. Prix: 60 euros les 2 roues. Dpt 46. T. 05.65.31.30.59 (soir).

Citroën - Vds pour Citroën CX de série de 1984: un intérieur complet en velours à chevrons de couleur gris/noir. Prix: 150 euros. Une boîte vitesses CX 2500. Prix: 150 euros. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

Citroën - Vds pour CX 25 de 1986, boîte de vitesses automatique avec moteur injection pour CX 25. Prix: 200 euros. Dpt 54. T. 06.86.13.71.22.

Citroën - Vds un maître-cylindre Lockheed tandem avec son bocal d'origine Citroën. Dpt 71. T. 03.85.88.97.25.

DATSUN

Datsun - Vds pour Datsun Chery 100A de 1975 un démarreur, un alternateur, des triangles, des disques, une calandre, des feux, des phares, un bloc chauffage, une rotule de direction et diverses autres pièces. Dpt 03. T. 06.72.55.61.69.

DODGE

Dodge - Vds 4 roues TT 4x4 Dodge armée 19x400 usure 100km, petit prix et moteur diesel + radiateur. Dpt 06. T. 06.81.36.59.67.

FIAT

Fiat - Vds Dino de 1968, caisse saine, sur roues avec ouvrants, CG. Dpt 24. T. 05.53.05.73.78.

Fiat - Vds pour 124 coupé, intérieur skaï couleur noir. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Fiat - Vds pour Fiat 124 cabriolet et coupé de 1968 à 1980, moteurs 1600, 1800 ou 2000, boîtes de vitesses, culasses, diverses pièces moteur et accessoires, intérieur et divers. Dpt 33. T. 06.45.51.53.92.

Fiat - Vds intérieur en tissu pour Fiat 127. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

RGParts
La pièce américaine pour votre américaine
Spécialisé dans les pièces pour les années 1950 à 1970
Mécanique - Electrique - Vitrage
Freinage - Carburation
Additifs: protection éthanol
Huile ATF type F boîte auto
20 rue des Hirondelles - 67100 Strasbourg
Tél. 0388 790 877 - www.rgparts.com

FORD

Ford - Vds divers feux neufs et occasion de Taunus 12M, 15M, 17M, 20M GXL + divers. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Ford - Vds pour Fiesta 1978 à 90, intérieur, moteur boîte, pièces diverses, pneus neufs 145x12. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Ford - Vds silencieux et échpt neufs pour Fiesta, Escort, Sierra, des années 80. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

1 PARC DES FONTENELLES - 78870 BAILLY (FRANCE) PIXEL PRESS STUDIO T. 33 (0) 1.30.56.65.05 - F. 33 (0) 1.34.62.05.07

Des livres pour partager des passions dévorantes...

CAHIERS TECHNIQUES

Plus de 3.000 photos pour découvrir, pas à pas, les techniques à mettre en œuvre afin de réussir une restauration. Des plus basiques (apprendre à desserrer un écrou récalcitrant) aux plus complexes (préparation d'une carrosserie) en passant par les grands classiques : extraction d'un roulement, d'un silentbloc ou d'un joint spi, pose d'un filet rapporté, reconditionnement des pièces, décapage de la carrosserie, traitement anticorrosion, soudure au chalumeau ou au MIG-MAG, remise en forme, polissage, montage d'un joint de pare-brise, expertise des pièces moteur, calage de l'allumage, fabrication d'un joint papier, traitement du réservoir d'essence, rénovation des freins à tambours, purge du circuit de freinage, rénovation de la sellerie, pose du ciel de toit... Avec en prime une multitude de trucs et astuces, les produits à utiliser et la manière de les appliquer, des conseils glanés auprès des professionnels... Cet ouvrage didactique se veut une aide pratique et ludique. Il recense des centaines de tours de main pour vous accompagner dans vos propres restaurations, avec l'unique ambition de vous apporter une assistance, née du fruit de l'expérience. Il ne prétend pas résoudre tous vos problèmes, mais il fournira, nous n'en doutons pas, une réponse à 90 % d'entre eux...

NOUVEAU !
43 €
frais de port compris

180 p., format 218 x 285 mm,
plus de 3.000 photos, dos carré cousu collé.

A remplir ou à photocopier
et à renvoyer à PIXEL PRESS STUDIO
1 parc des Fontenelles 78870 Bailly

NOM .....
Prénom .....
Adresse .....
.....
.....
CP ..... Ville .....
.....

TECHNIQUES DE RESTAURATION
Nombre d'exemplaires : ..... x 43 € port compris

TOTAL :

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal
☐ Carte bancaire
☐ Eurocard
☐ Mastercard
☐ Visa
Numéro de carte bleue
Date d'expiration
OBLIGATOIRE
Numéro de contrôle
Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.
Signature

Ford - Vds pour XR3I 1987, moteur, boîte, portes, hayon, jantes alu, pare-chocs divers Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

HONDA

Honda - Vds pièces détachées pour Honda Civic pour modèles 1200, 1250, 1500, de 1977 à 1982. Dpt 88. T. 03.29.55.15.61.

Honda - Vds pour Accord de 1980, moteur complet et bas moteur, boîte automatique, trains AV et AR, réservoir, feux et divers. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

JAGUAR

Jaguar - Vds pour XJ6 de 1980, 4 roues avec pneus neufs 225/60/15: 450 euros. Dpt 86. T. 05.49.42.49.37.

JEEP

Jeep - Vds cric pour Jeep, couleur vert, en TBE: 80 euros + port. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

LANCIA

Lancia - Vds pour Flavia 1800 coupé de 1967: portes G et D, complètes, capot AV, coffre AR, démarreur, colonne de direction avec volant. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

LAND ROVER

Land Rover - Vds pour Land Rover 109 de 1973: aile AV, boîte de vitesses, hard-top polyester doublé alu, ex-ambulance, hauteur utile 1,60m. Dpt 03. T. 06.72.55.61.69.

MATHIS

Mathis - Vds pour Mathis Emy-4 de 1932: colonne direction avec boîtier et volant noir 3 branches, klaxon central. 150 euros. Dpt 30. T. 06.10.47.56.99.

MERCEDES

Mercedes - Vds pour Mercedes 190D de 1965: boîte vitesses, bas moteur complet avec pompe injection, embrayage, dynamo. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Mercedes - Vds pour Mercedes série 8: pompe à eau neuve pour modèles 250 et 280. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Mercedes - Vds pour 220D 1973, portes, tableau de bord, boîte, pont, réservoir. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Mercedes - Vds caisse 123 berline et ambulance, sièges tissu bleu et skaï noir, tôlerie, pare-chocs, feux, phares, démarreur, attelage, jantes alu, alternateur et divers. Dpt 03. T. 07.81.46.23.00.

Mercedes - Vds pour 220 CDi: 4 jantes tôle équipées pneus neige 195x65xR15x91T en TBE: 320 euros. Dpt 91. T. 06.85.31.98.48.

MINI

Mini - Vds pour Mini: capot, portes, intérieur, moteur, divers. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Mini - Vds pour Austin Mini 1980: 4 jantes alu TBE diamètre 10, 2 pneus neufs, 2 pneus à 50% usure 145SR10, 260 euros à déb. Dpt 21. T. 03.80.23.21.39.

Mini - Vds pour Austin Mini: 2 jantes tôle avec pneus neufs diamètre 10, 150 euros. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

OPEL

Opel - Vds pièces Opel Kadett B, C, D, E, City, Ascona A, B, C, Manta A, B, Corsa A, B, C, Oméga A, B, Vectra A, B, Astra F berline et break, Rekord D, E. Dpt 59. T. 06.71.56.66.93.

Opel - Vds ailes AVD et G de Manta B 1975-88, pare-brise, capot AV, coffre AR, portes, lunette AR, vitres latérales, bloc instrument SR, GTE, phares, feux AR, réservoir. Envoi postal. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

Opel - Vds toutes pièces occasion Manta A 1970-75: carrosserie, vitres, feux, réservoir, planche de bord, train AV, pont AR, boîte, chromes, console, calandre, échappement neuf. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

Opel - Vds pour Manta série A, pare-chocs AV neuf: 200 euros. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Opel - Vds pour Ascona 1900 SR 1974, arceau 4 points + feux AR + mano, console + pour Corsa 1200, moteur essence + ailes AV, capot, radiateur, eau + pièces. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Opel - Vds pièces Opel Rekord D, E1, E2, Sénator 3l 24V auto, Astra G, Vectra B, pneus diam 13, 14, 15 toutes dimensions. Ressorts suspension Opel. Dpt 59. T. 06.71.56.66.93.

Opel - Vds pièces Manta B de 1975 à 1989, 1.8l, 1.9l, 2l, allumeur neuf, tête Delco, bobine HT NF pompes à eau neufs, maîtres cyl, freins AV AR neufs, câbles gaz, embrayage + 10 jeux bougies, filtres, 2 capots... Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Opel - Vds pièces Corsa 1200 essence, bas prix. Dpt 06. T. 04.93.73.48.19 (HR) ou 06.66.72.88.99.

PANHARD

Panhard - Panhardiste vds moteur type M6 1732 50CV 1962 à 1965, essayé sur banc + pièces moteur Tigre, échappement... + pare-chocs AV, AR avec butoirs... Dpt 38. T. 04.74.83.81.49.

Panhard - Vds diverses pièces Panhard PL 17, 24 CT, téléphoner pour liste. Dpt 47. T. 05.53.41.67.10 ou 06.75.53.77.46.

Panhard - Vds pare-chocs AV/AR nervurés de PL 17. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Panhard - Vds pour Panhard PL17 de 1963 boîte de vitesses: 80 euros, carbu + pipes: 50 euros, 2 cardans: 30 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Panhard - Vds pour Panhard PL17 de 1963: enjoliveurs de roue alu intégraux (5), ventilateur moteur. Dpt 30. T. 06.10.47.56.99.

PEUGEOT

Peugeot - Vds pour Peugeot 201 de 1930 1er modèle: train AV complet 1er modèle avec triangle de fixation au châssis, 150 euros + diverses pièces. Dpt 30. T. 06.10.47.56.99.

Peugeot - Vds pour Peugeot 402: boîte vitesses 150 euros, moteur sans culasse pour pièces 150 euros. Pont AR sans le tambour 200 euros. 1 aile AVG 80 euros. Boîte Cotal MK 18 1.000 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds pour 203 1954: pare-brise en bon état + macaron Peugeot fixé sur le coffre AR. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Peugeot - Vds pour Peugeot 203: 1 kit admission Speed, pipe admission et carbu double corps. Peut convenir pour Aronde ou Dauphine. 250 euros. Dpt 63. T. 04.73.95.59.28 ou 06.88.14.87.03.

Peugeot - Vds pour Peugeot 203 de 1955: coffre très sain, 150 euros. Calandre 80 euros. P-chocs AV + 1 banane + 1 support, 80 euros. Dpt 33. T. 05.56.74.66.80.

Peugeot - Vds pour Peugeot 203 berline de 1956: pont + tube transmission, ventilateur chauffage, culasse HS, crémaillère direction, Delco, embrayage, pipe échappement... Dpt 36. T. 02.54.22.78.90 ou 06.45.77.02.86.

Peugeot - Vds 403 de 1956, sans CG, complète, pour pièces + 1 moteur boîte + 403 familiale, sellerie et baguettes, portes AR, vente en lot plus diverses pièces. Dpt 12. T. 06.86.59.28.44.

Peugeot - Vds 2 capots Peugeot 403: 150 euros l'unité + 2 calandres 403: 50 euros l'unité. Dpt 15. T. 06.03.40.88.19.

Peugeot - Vds 4 injecteurs neufs pour Peugeot 403, 404, 504, J7 à moteur diesel Indenor (80 euros, port compris). Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Peugeot - Vds pour Peugeot 403: nombreuses pièces mécanique et carrosserie. Dpt 62. T. 03.21.39.79.22 ou 06.74.30.81.42.

Les Bons Plans Gazoline sont en page 77

ANNONCES GRATUITES

Peugeot - Vds Robri aile ARG de 203, partie AV en TBE, non fissuré, cause double emploi: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 403, enjoliveur capot (remplacement de la lionne), TBE, un éclaireur de plaque avec une légère bosse: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds 203, culasse complète, TBE, coprs de filtre huile 2 supports pare-chocs AR, lanterne AR, compteur bitotaliseur. Dpt 26. T. 01.64.05.18.21.

Peugeot - Vds pour 404 de 1966, retour pare-chocs neuf: 30 euros, cylindres freins AV: 25 euros, clignotants AV: 10 euros, enjoliveur phare chromé: 10 euros, rétroviseur caravane neuf: 30 euros. Dpt 77. T. 06.83.47.97.32.

Peugeot - Vds pièces pour Peugeot 204: tube échpt neuf, 60 euros. Dpt 77. T. 01.60.04.09.23.

Peugeot - Vds pour Peugeot 204 diesel: 4 injecteurs neufs pour moteur XL4D, 130 euros port compris et joint moteur XLD. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Peugeot - Vds pour 404 essence de 1967, diverses pièces carrosserie et moteur. Dpt 37. T. 06.50.47.87.01 ou 02.47.26.66.29.

Peugeot - Vds 2 roues complètes, pneus neige cloutés 204 Peugeot, 3 trous, 145x14. Dpt 78. T. 01.30.45.26.40.

Peugeot - Vds pour Peugeot 404 cabriolet: pare-chocs AV (1962/65) neuf, 500 euros. Un éclaireur de plaque AR état neuf, 200 euros. Echange possible. Dpt 22. T. 02.96.45.56.17.

Peugeot - Vds pour Peugeot 404 coupé: lunette AR et glace ARD et G et un lot de baguettes chromées, bon état, le lot 150 euros. Dpt 45. T. 06.14.77.60.31.

Peugeot - Vds pompes à eau neuves 204, 304, galerie, pare-chocs AR 204, 304. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Peugeot - Vds hard-top pour 304 cabriolet: 200 euros. Dpt 34. T. 06.49.86.99.06.

Peugeot - Vds pour Peugeot 304 1972: 1 paire de feux AR neufs en boîte, 45 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Peugeot - Vds pour Peugeot 304 berline: pare-chocs AR, TBE, 30 euros + 20 euros de frais de port. Dpt 31. T. 05.61.07.37.53.

Peugeot - Vds pour Peugeot 304 cabriolet: 2 ailes AV avec baguettes inf., tôle habillage, 300 euros. Moteur 304S, 400 euros. Arceaux sans bâche,100 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds pour Peugeot 304/305 diesel: 1 embrayage neuf 50 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Peugeot - Vds coiffe de siège AV (assise) pour 104 1974, pièce neuve issue stock Peugeot de l'époque, rare: 50 euros, 3 dispos coul chamois, marron/jaune ou chocolat. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 104: cabochons de clignotant AVG (blancs) 2 dispos, TBE, blancs, non fissurés, non cassés: 10 euros pièce: 15 euros la paire + Lion de calandre en excellent état, l'entraxe de fixation correspond à la 104 1er mod (métal jaune): 30 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds charnières de hayon pour 204 break en TBE: 15 euros pièce, une disponible côté gauche et 4 du côté droit: 30 euros pièce ou 50 euros la paire ou 80 euros le lot, enjoliveur côté pare-brise 204 cab: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 304: 2 enjoliveurs 1er modèle: 15 euros la paire (un en très bon état, l'autre légèrement abîmé) rares + enjoliveur chromé entre les 2 portes, TBE: 10 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds baguettes de bas d'aile AV 504 berline, TBE: 20 euros la paire. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 504, tapis AR droit neuf, couleur marron: 30 euros + cache-volant état neuf, pièce rare dans cet état, marron foncé: 20 euros + cache AR d'appuie-tête marron: 20 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour Peugeot 104 de 1975: 1 silencieux échappement neuf, 20 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Peugeot - Vds pour Peugeot 104: lot de 4 jantes avec pneus 135x13x80: 40 euros. Dpt 77. T. 06.83.47.97.32.

Peugeot - Vds pare-brise teinté neuf pour 504 coupé: 300 euros. Dpt 69. T. 04.74.67.62.04.

Peugeot - Vds pour Peugeot 604 V6: mécanisme et disque embrayage, direction assistée, livraison possible. Dpt 20. T. 06.30.24.14.40.

Peugeot - Vds bâche neuve pour 404 de 1977 ou modèle 403: 300 euros. Dpt 91. T. 06.81.30.34.01.

Peugeot - Vds phare droit neuf de 104 phase 2, simplement une des 3 attaches en plastique qui est cassée, aisément réparable, pièce neuve, jamais roulé: 25 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds mécanique complète sur train roulant (peut-être montée sur 304): 450 euros, masque AV neuf: 150 euros, optiques feux berline, break, occasion pièces diverses. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds pour 305 série 1: int. marron état neuf, 100 euros. Calandre 10 euros. Dpt 31. T. 05.61.07.37.53.

Peugeot - Vds pour 505 de 1980: feu ARG modèle Phase 1, très bon état: 30 euros + démarreur refait à

WEST AUTO COLLECTION

Depuis 1987, la pièce pour

Simca Aronde/P60 • Chambord-Versailles-Ariane • 1000 • 1100 • 1300-1500

Renault 4 CV • R8/10/16 • Juvaquatre • Dauphine • Caravelle • Floride • Frégate

Citroën 2 CV • Ami 6/8 • TA • DS-ID • HY

Peugeot 203 • 403 • 204 -304 • 404 • 504

Catalogue par modèle contre 3 timbres ou téléchargeable gratuitement sur internet :

http://west-auto-collection.com

Lundi au vend. de 10h à 12h et de 14h à 18h
Samedi de 10h à 16h

1 rue Montreuil -72440 BOULOIRE

Tél. : 02 43 63 03 59

Fax : 02 43 63 03 89

neuf 505 turbo essence: 80 euros, et démarreur refait à neuf 505 GTi: 80 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds appuie-tête 205 SR phase 1, très bon état: 15 euros, démarreur refait à neuf 205 essence: 80 euros, accoudoir en TBE, beige clair: 10 euros + rétro intérieur, 2 mod dispos, état neuf: 20 euros + paire de feux sous p-chocs (feu anti-brouillard, le catadioptre, la paire: 10 euros). Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 205 phase 1: pare-soleil (côté conducteur) en TBE, gris clair: 15 euros + feu AR de 205 phase 2, complet, TBE: 20 euros, 1 coiffe d'appuie-tête 205 GR grise: 40 euros, assise de siège 205 GR grise: 40 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pièces 205: moteur, boîte vitesses + éléments carrosserie, etc. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Peugeot - Vds pour 405: 5 jantes. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Peugeot - Vds pour 309: feu ARD modèle Phase I en très bon état

BRETAGNE AUTO RETRO

John CORBIN

500 Kervernet
44410 St-Lyphard

T. 02.40.91.42.18

www.bretagneautoretro.fr

OFFRE SPECIALE !

99€

POMPE A EAU 4 SORTIES DAUPHINE/FLORIDE

Pièces détachées pour

TRACTION•4CV•JUVAQUATRE DAUPHINE•CARAVELLE•FLORIDE R16•R8•R4•ESTAFETTE•203-403•404

(seule une fissure infime sur côté intérieur droit): 20 euros + rétro-viseurs gauche TBE, chauffant: 20 euros, normal: 15 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pipe 205 Rallye (pour 2 carbus). Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Peugeot - Vds feu ARG de 405 phase 2, TBE (infime fissure sur partie peu visible une fois monté, étanché6ité sans soucis): 15 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Peugeot - Vds pour 605, feu ARD à peine fissuré: 25 euros, accoudoir en TBE côté conducteur, gris foncé: 20 euros, cendrier AR, pièce neuve: 15 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

PORSCHE

Porsche - Vds pour Porsche 911: disque freins, tubes, fusées, triangles, spoiler AV, vitres custodes D/G, porte G. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

RENAULT

Renault - Vds caisse nue de Renault 4CV, saine + autres pièces. Dpt 05. T. 06.79.50.77.19.

Renault - Vds pour 4CV de 1956: radiateur 3 sorties, dynamo, démarreur, pompe à essence, carburateur, nombreuses pièces mécaniques. Dpt 79. T. 05.49.63.42.26.

Renault - Vds pour Renault 4CV: 10 jantes en 15 pouces + étoile, 40 euros l'une. Ailes AV, porte ARD, capots AV/AR. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

Renault - Vds pour 4CV: antibrouillard d'époque TBE, commodo saumon 1er modèle, pompette essence, support de pivot, glace AV, radiateur eau, poignée capot AV chroméee, bouchon eau, etc. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds pour 4CV: clignotant complet, chromes, poignées de portes int. chromées, cabochon de feux AR 1er mod., boîte à gants 1er mod., fermeture capot AV et autres pièces. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds pour 4CV: crémaillère de direction, TBE, 30 euros. Dpt 31. T. 05.61.07.37.53.

Renault - Vds pour 4CV: planche de bord, 15 euros. Dpt 31. T. 05.61.07.37.53.

Renault - Vds pour 4CV, moteur type

Anciennes & LOISIRS

- Pièces neuves & d'occasion pour véhicules de collection
- Accessoires
- Revues techniques
- Magazines
- Miniatures

Magasin ouvert du

Lundi au Vendredi

de 9h à 12h et de 14h à 18h

le samedi sur rendez-vous

01 30 58 25 20

Christian Nayrolles

06 81 08 01 34 • contact@anciennesetloisirs.com • 10, rue du Dr. Vaillant • 78210 St Cyr l'Ecole

www.anciennesetloisirs.com

SILVERLINE®

Ensemble perçage/ vissage 10,8 V

565749

110.51 €

- Compactes et ergonomiques
- Lumières LED pour effectuer un travail précis
- Batteries 1,3 Ah Li-on pour 30 % de plus de durabilité par rapport aux Ni-cd
- Chargeur intelligent avec triple protection
- Comprend une perceuse, visseuse à choc, 2 batteries 10,8 V, chargeur et mallette

APPROVED BY GAZOLINE APPROUVÉ PAR

Ventouse double

675088

8.41 €

Extracteur de bras d'essuie glace

702445

7.27 €

PLUS DE 5000 OUTILS

Testeur de batterie et de système de charge

282625

32.32 €

Stéthoscope de mécanicien

154006

8.40 €

Démonte obus de valve

380159

0.98 €

Testeur d'anti-gel

427656

5.15 €

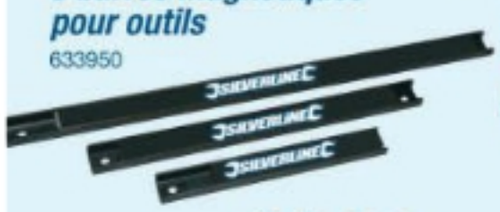
Câbles de démarrage usage intensif 600 A max.

456956

26.91 €

3 barres magnétiques pour outils

633950



14.05 €

Commandez votre exemplaire GRATUIT et trouvez votre revendeur le plus proche sur

NOUVEAU CATALOGUE DISPONIBLE !

APPLI ANDROID SUR Google play

Disponible dans l'App Store

silverlinetools.fr

Prix TTC en vigueur au moment de l'impression. Les images ne sont pas à l'échelle. Couleurs non contractuelles.

ANNONCES GRATUITES

Depuis 1993

Restom

Technologies pour la restauration des véhicules anciens

Traitements pour réservoirs
Moteurs
Ponts
Boîtes de vitesses
Freins
Châssis & cadres
Echappements
Carrosseries
Pneus & Roues
Selleries
Plastiques
Verres
Plexiglas
Batteries
Aluminiums
Chromes
Carburants

Peinture carrosserie polyuréthane

Résistant ESSENCE — 2 COMPOSANTS — ASPECT BRILLANT — DILUANT 5020

Toutes teintes constructeurs à partir de 1 kg

COULEURS A LA DEMANDE

A partir de références ou codes couleur constructeur de petits éléments de carrosserie de références RAL ou autres

FABRICANT FRANÇAIS

20 RUE DU 1ER MAI - 71500 LOUHANS
TÉL. 03 85 74 95 60 OU 03 85 74 37 44
FAX 03 85 74 95 40
www.restom.net

662.2, déglaçage des cylindres, segments, soupapes, coussinets, joints, peinture verte, avec collecteur. Ecrire à Eric Malguy, Le bois de Loup - 18500 Marmagne. Dpt 18.

Renault - Vds pour Renault Dauphine: chauffage Sofica complet, p-chocs AV neuf d'origine, cabochon clignotant Ondine neuf d'époque, feux AR, volant noir TBE, volant gris état neuf. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds Dauphine 1958, presque complète, démontée + 1 caisse nue, 500 euros. Dpt 42. T. 06.03.83.33.47.

Renault - Vds pour Renault 4CV de 1959: arbre de roue + trompette, 40 euros. Tambour de frein AR 30 euros. Démarreur 30 euros. Dynamo 30 euros. Bobine 20 euros. Radiateur 50 euros. Culasse + joint, 50 euros. Delco Sev Marchal + Ducellier. Dpt 16. T. 05.45.61.09.61.

Renault - Vds pièces de carrosserie de Dauphine, 2 capots, 1 aile ARD, 2 ailes AV + une caisse, carte grise, trois ponts AR, pièces diverses. Dpt 29. T. 02.98.68.56.49 ou 06.06.53.66.64.

Renault - Vds pour Dauphine, ensemble freins AR, flasque et garnitures: 40 euros + 2 trompettes: 20 euros. Dpt 18. T. 06.75.22.11.30.

Renault - Vds 2 pare-brise occasion en très bon état pour Frégate: 100 euros pièce. Dpt 69. T. 04.74.67.62.04.

Renault - Vds pour Renault Caravalle, R8, Floride (S): régulateur 12V neuf Ducellier, 150 euros. Dynamo refaite, le tout 190 euros. Dpt 35. T. 06.15.37.11.22.

Web Pièces Rétro

L'e-commerce de la pièce ancienne reconditionnée pour autos de collection

Vous achetez une pièce ?
Conseils techniques de pose personnalisés gratuits !
06 59 01 85 06
contact@web-pieces-retro.fr

Spécialiste 4CV - Dauphine - R8...
Pièces introuvables ailleurs !
Neuves - d'Origine - Reconditionnées

Reconditionnement à la carte de vos propres pièces

Le reflexe internet : www.web-pieces-retro.fr
MAIL : contact@web-pieces-retro.fr TEL : 06 59 01 85 06

Renault - Vds aile AVG R8 (1963), premier modèle, convient pour Gordini 1100 ou R8 avant 1964. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

Renault - Vds moteur R4 type 839 échange standard + BV R4 type 354 + BV Fiat 126 TB + nombreuses pièces neuves et occasion pour R4 et R4 210B. Dpt 47. T. 05.53.79.48.17.

Renault - Vds pour Renault 16 de 1966: calandre 1re génération en alu, 65 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

Renault - Vds pour Caravelle: 2 vitres portes + montant vitre triang. + serrures portes G et D, charnières portes G et D + 2 feux AR état neuf. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Renault - Vds pour Floride, Caravelle:

Comment passer une annonce dans Gazoline

NOUVEAU — Envoyez vos photos couleur par mail : s.garin@orange.fr

FORMULE A — Gratuit

1 PA texte SANS PHOTO dans les annonces classées

Offre réservée exclusivement aux particuliers et limitée à 5 ANNONCES par numéro si vous n'êtes pas abonné ou à 10 ANNONCES pour les abonnés

FORMULE B — 6,50 €

1 PA texte AVEC PHOTO COULEUR dans les annonces classées

Offre réservée aux particuliers. 1 PARUTION GRATUITE PAR AN SI VOUS ÊTES ABONNÉ

FORMULE C — 23 €*

1 PA COULEUR pour 4 PARUTIONS consécutives dans GAZOLINE et sur notre site

* 23€ si vous êtes abonné
* 39€ si vous n'êtes pas abonné

Remplissez la grille ci-dessous et renvoyez-la à GAZOLINE / PA - BP 1 - 78870 Bailly

ATTENTION : NOS ANNONCES NE CONCERNENT QUE DES VEHICULES OU PIECES DE + 20 ANS

La rédaction se réserve le droit de refuser toute annonce sans avoir à en justifier la raison

☐ Vente auto	☐ Achat auto	☐ Vente moto	☐ Achat moto	☐ Vente pièces
☐ Achat pièces	☐ Utilitaire	☐ Caravane	☐ Remorque	☐ Tracteur
☐ Echange	☐ Jouets / Miniatures	☐ Doc / Automobilia	☐ Divers	☐ Emploi

NUMERO ABONNE

MARQUE ..... MODELE ..... ANNEE.....

■ FORMULE A (GRATUIT) ■ FORMULE B (6,50 €) ■ FORMULE C (23 ou 39 €)

Nom

Prénom

Adresse

CP

Ville

Tél

☐ Je certifie sur l'honneur être un particulier et ne pas faire commerce de vente ou d'achat de pièces, voitures, motos,... (à cocher obligatoirement pour bénéficier des Formules A et B)

WWW.MELUN-RETRO-PASSION.COM

MELUN RETRO PASSION - 60 Rue Vauchèvre - 77115 BLANDY LES TOURS - Tel : 01 64 81 31 00 – Fax : 01 64 81 31 09

EXCLUSIVITE – EXCLUSIVITE – EXCLUSIVITE - EXCLUSIVITE

NOS PACKS « SPECIAL » . . . ALLUMAGE

Offre valable du 20 décembre au 2 février 2014.Offre non cumulable avec d'autres remises.

PACK DUCELIER

29€.90 ~~43,54€~~ -30%

Renault
Peugeot
Simca
Citroën

PACK S.E.V

-30% 35€.90 ~~51,54€~~

DESTOCKAGE – DESTOCKAGE – DESTOCKAGE – DESTOCKAGE

-20 -60 -30 -50 -10 -40 %

A l'occasion de nos 20 ans découvrez notre GRAND DESTOCKAGE.
Rendez-vous sur
www.melun-retro-passion.com

NOS PACKS SPECIAL . . . RENAULT 4 . . . À partir de 1979

SIMPLE PACK

-30% 59€.90 ~~85,50€~~

SUPER PACK

-30% 87€.00 ~~124,36€~~

MONSTER PACK

-30% 109€.00 ~~155,76€~~

Offre valable du 15 Novembre au 15 février 2014 — Offre non cumulable avec d'autres remises.

ACCUEIL TELEPHONIQUE
(Vente à distance - service après-vente)
Mardi , mercredi et vendredi : 10h à 12h / 13h à 17h
Fermé Samedi, dimanche, lundi , jeudi et jours fériés

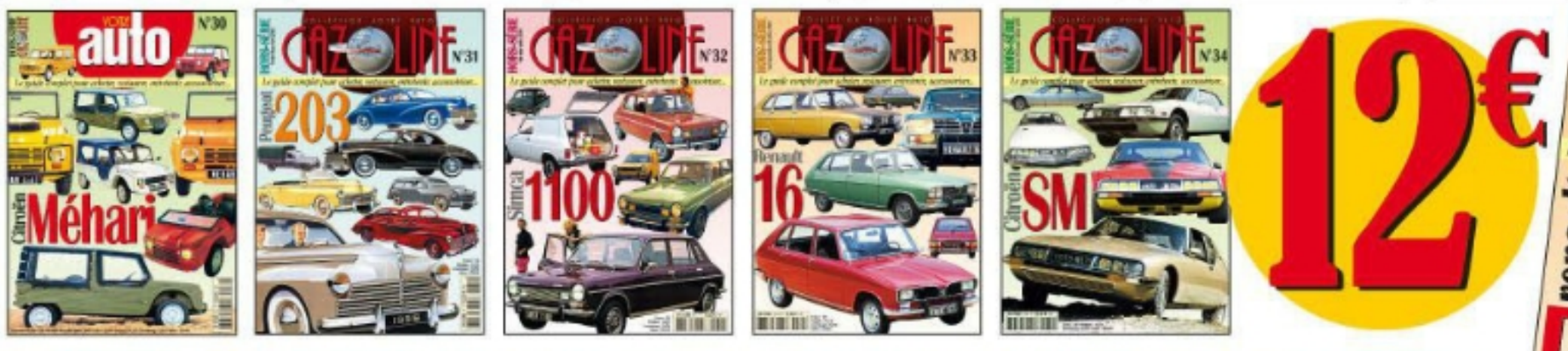
HORAIRES D'OUVERTURE DU MAGASIN
(Vente au comptoir)
Mardi , mercredi et vendredi : 10h à 12h / 13h à 17h
Le samedi : 9h à 12h
Fermé dimanche, lundi , jeudi et jours fériés

COLLECTION VOTRE AUTO

GAZOLINE

La "Collection Votre Auto" fait le point complet sur une voiture. Plus de 300 photos (dont les 2/3 sont des documents d'époque) pour suivre, année modèle après année modèle, les différentes évolutions, découvrir les accessoires qu'on pouvait monter sur son auto et les séries spéciales. Mais la "Collection Votre Auto", c'est aussi et surtout un guide complet pour restaurer et entretenir sa voiture. Avec la reproduction de la notice d'entretien, actualisée par notre équipe technique : huiles modernes à utiliser, liquides de freins préconisés, plan de graissage...

Un guide complet pour acheter, restaurer, entretenir et améliorer votre auto



12 €

Bon de commande

A retourner, accompagné de votre règlement, à Gazoline, BP N°1, 78870 Bailly (France).

Oui, je souhaite recevoir le **hors-série Gazoline** au prix unitaire de 15 € (port inclus)

- ☐ N° 8 : Simca Vedette
- ☐ N° 10 : Renault Frégate
- ☐ N° 12 : VW Cox (1)
- ☐ N° 13 : Panhard 24
- ☐ N° 16 : Renault 8 & Renault 10
- ☐ N° 17 : VW Cox (2)
- ☐ N° 18 : Panhard Dyna Z & PL17
- ☐ N° 19 : Simca 1300-1500
- ☐ N° 20 : Triumph Spitfire
- ☐ N° 22 : Renault Floride-Caravelle
- ☐ N° 23 : Ford Vedette
- ☐ N° 24 : Renault 4 CV (1947-1953)
- ☐ N° 26 : Peugeot 504
- ☐ N° 27 : Alpine A 110
- ☐ N° 29 : Matra 530
- ☐ N° 30 : Citroën Méhari
- ☐ N° 31 : Peugeot 203
- ☐ N° 32 : Simca 1100
- ☐ N° 33 : Renault 16
- ☐ N° 34 : Citroën SM
- ☐ N° 35 : Alpine A 310
- ☐ N° 36 : Peugeot 202-302-402
- ☐ N° 37 : Renault 4 (1962-1970)
- ☐ N° 38 : Simca 5-6-8
- ☐ N° 39 : Citroën GS
- ☐ N° 40 : Renault 4 (1971-1993)

Soit ..... numéros x 15 € (12 € + 3 € de port) =..... €

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

portes D et G, mécanisme lève-vitres, support poignée intérieur, pare-chocs AV, moteur 9556cc, comodo complet... Dpt 31. T. 06.81.52.79.94.

Renault - Vds radiateur de R16: 80 euros. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Vds pour R4 1968: calandre alu neuve + grille dans boîte + dynamo 12 vltq + 2 cardans + échappement complet neuf 3 pièces: 70 euros, patins freins AV/AR neufs. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Renault - Vds boîte 5 R8 Gordini complète, révisée: 3.200 euros + toutes pièces moteur et boîte R8G + 2 couples 8x33 et 8x35 + pièces 1296 + jantes larges alu/bimétal. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Renault - Vds pour R8 Gordini de 1968: 4 jantes 6' + 7'x13 tout alu Delta Mics, rare, refaites + 4 Gotti bi-métal 5,5' et 6' + voile alu Gotti Made In large + 1 tôlée 6'. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Renault - Vds pour R8, sièges baquets Rallye 2-Rallye 3, ailes larges, arceaux, tableau de bord: 600 euros, garnitures de portes + pièces. Dpt 29. T. 02.98.68.56.43 ou 06.06.83.66.64.

Renault - Vds pour Renault 8 Gordini 1969: boîte complète à saisir, révisée, bon état, 3.200 euros + pignonnerie boîte 4 et 5 + couple boîte 5 + en 8x35, 8x33 et 8x31, 8x27+ différentiel. Dpt 06. T. 06.66.72.88.99.

Renault - Vds pour Renault 8 Gordini: jeu de 4 pistons, 130 euros, 2 optiques ex. état neuf, 250 euros. Cardans, arbre de roue, jeux de 4 portes, ailes AR, autres pièces. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds pour Renault 8: 2 arbres de roues, 1 couple 8x33 avec pignons, flasques de roues, tôle moteur 956cc et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: corps de dynamo Ducellier 7267 et inducteur neuf, 4 étriers AV/AR à refaire, vitres et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.68.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: fusée diamètre 20, moyeu volant 36 et 40 cannelures, volant moteur 7 trous diamètre 180, ressorts AV/AR. Dpt 49. T. 06.79.68.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: kit embrayage complet et 1 mécanisme neuf diamètre 160 pour butée guidée et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault 8: phares H4 neufs, joint de culasse 1289cc, carter d'huile, distribution, cache culbuteurs et autres pièces. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds pour Renault R8: culasse, bloc moteur, arbre à cames, pipe admission, échpt, cloche embrayage, compteur rectang. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Renault - Vds vrai carbu Renault 8S Weber 32DIR4, 90 euros. 1 carbu R18 neuf 32EITA, 1 allumeur SEV neuf pour Dauphine Gordini, 110 euros + 1 occasion, 50 euros. Dpt 63. T. 04.73.95.59.28 ou 06.88.14.87.03.

Renault - Vds pièces R12 TL, TS, années 69 à 80, feux série 1 neufs, volant sport, moyeu, maître-cylindre neuf, kit freins AR neuf, 10 jeux de bougies, filtre et divers... Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Renault - Vds pièces R16 TS. Dpt 33. T. 05.56.03.95.05 (répond).

Renault - Vds coque R4 sur châssis, trains roulants, moteur, boîte complet, bon état, sans CG, châssis refait à neuf: 300 euros. Dpt 30. T. 06.88.04.46.31.

Renault - Vds lot de pièces Renault 4, R5 TX + 1 moteur Renault 10 1300cc à revoir. Dpt 07. T. 04.75.36.40.44.

Renault - Vds pour Renault Alpine: gros étriers de freins type R16, traverse AV dépointée propre, sablée et mise sous apprêt. Photo sur demande. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds pour Renault 16 TX: moteur 843-01 cpt, 400 euros + p-chocs AR. Dpt 84. T. 06.71.14.61.15.

Renault - Vds pour R16: 1 porte ARG complète, 2 démarreurs Paris Rhône, 1 démarreur Ducellier, 1 radiateur complet avec le ventilo. L'ensemble 150 euros. Dpt 37. T. 02.47.58.93.32.

Renault - Vds pour Renault 16: jeux de segments neufs pour moteurs 1565 et 1647 (70 euros port compris). Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Renault - Vds pour 16: pare-brise + lunette AR, 50 euros. Dpt 12. T. 06.82.41.84.19.

Renault - Vds pour R16: pare-brise feuilleté et teinté, donné avec un autre classique. Dpt 81. T. 05.63.40.34.85.

Renault - Vds pour R4 1973: boîte vitesses, crémaillère de direction, radiateur, dynamo, porte AR R4 fourgonnette, bon état. Dpt 44. T. 02.40.36.63.54 (HR).

Renault - Vds 4 portes 4L berline, 1 capot R6, 1 capot AV R6, 4 jantes R8 ou Dauphine, 1 pare-brise AV R8 et 1 pare-brise AR. 4 cardans Renault 4, 1 support + radiateur R8. Dpt 74. T. 04.50.52.54.28.

Renault - Vds silencieux et tubes échpt neufs pour 4L, R6, R18, R20, R25, R30. Pas d'envoi. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Renault - Vds pour R12: jante Fergat 5,5x13: 80 euros, pneu neuf TRX 190x55x340: 80 euros, compartiment à batterie neuf pour R8: 100 euros. Dpt 54. T. 03.83.24.27.32.

Renault - Vds pour Fuego, porte D avec vitre élec état neuf + volant orig GTX + 2 sièges tissu bleu GTL d'orig. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Renault - Vds pièces de R6 TL + moteur R1181 + moteur avec dynamo. Dpt 85. T. 06.65.48.43.61.

Renault - Vds 1 carbu R18 neuf 32EITA. Dpt 63. T. 04.73.95.59.28 ou 06.88.14.87.03.

Renault - Vds à petit prix pièces R4 TL, GTL et Clan: pare-brise, porte AV et AR gauche et droite, moteur Clan ou GTL 100.000km et autres pièces sur demande. Dpt 55. T. 06.21.12.29.63.

Renault - Vds pour R5 Turbo Cévennes, Tour de Corse: distributeur essence préparé Sodemo, gros débit. L'ensemble complet neuf. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pour R5 Turbo: moteur embiellé + diverses autres pièces moteur, boîte de vitesses, intérieur. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pour R5, kit chemises/pistons diam 65: 120 euros, paire amortisseurs: 40/50 euros, alternateur: 50 euros (pièces neuves) + docs diverses. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Renault - Vds pour R14, rétro ext D: 45 euros, phare G: 60 euros, feu ARG: 45 euros, paire amortiss AR: 60 euros (pièces neuves) + docs diverses. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Renault - Vds pour R18 turbo, piston chemise en TBE + 1 jeu de bielle + 2 culasses complètes + le tout à bas prix + culasse R20 TL. Dpt 06. T. 04.93.73.48.19 (HR) ou 06.66.72.88.99.

Renault - Vds pour R17 phase 2: pare-brise avec joint, 4 phares origine, calandre, feu AR centr., cache culbuteur alu Gordini, plaquettes freins AV/AR neuves. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Renault - Vds Renault 11 de 1986, 68.000km d'origine, sellerie impecc, toujours au sec, pour pièces, sans CT ni CG, 300 euros. Dpt 94. T. 01.53.14.08.33 (soir).

Renault - Vds pignonnerie boîte de vitesses pour R5 Turbo Tour de Corse. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds pour Clio V6, 2 portes complètes grises. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Vds pour Renault Super 5 de 1991: moteur 1108cc, convient aussi pour Express, R4 GTL. Bon état, juste changer le joint de culasse, 125 euros + diverses pièces carrosserie Super5, 100 euros. Belgique T. 00.32.497.90.54.48.

Renault - Vds moteur Renault Espace 2l injection ess de 1993. V6 turbo Renault 25 de 1991. 2,1l turbo diesel Renault 25 de 1992. Moteur Toyota 2l Celica de 1990, commande prise de force SG2. Dpt 38. T. 06.16.82.70.97.

Renault - Vds pour Renault Espace II de 1993: sièges AVAR. Dpt 12. T. 06.66.99.05.81.

Renault - Vds bagues étanchéité anti-fuites sortie différentiel pour BV R5 Turbo et Alpine type un, 369, 364 et 365. Dpt 09. T. 05.61.67.64.56.

Renault - Vds bloc instruments pour R12 1re et 2e série, pour R15 et R17, R5 LS et TS, R5 Alpine, R25, planche de bord Dauphine et 4CV. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

Renault - Vds pièces R4 de 1965, quelques pièces 4CV, pièces R20 diesel + culasse R5 Alpine à refaire. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

Renault - Vds réservoir 4CV: 40 euros, disque, frein étrier Super 5, Clio, R19 et diverses pièces. Dpt 72. T. 06.61.59.73.61.

SIMCA

Simca - Vds pièces Simca 8 1949, paire de sabots d'aile AV ou AR: 100 euros, disque embrayage: 90 euros, flector transmission: 60 euros, hirondelles de capot: 70 euros, pièces neuves. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds coussinets de bielles (jeu de 8) pour moteur Simca 8 et moteur Simca Aronde, Flash, pièces gravées, réf 29143. Dpt 28. T. 06.28.72.28.73.

Simca - Vds pièces Simca 8, 1100, 1200: pont, train AV, suspension et carrosserie. Dpt 77. T. 01.60.04.09.23.

Simca - Vds pièces Aronde 1951, pompe à eau pour moteur Flash et Rush neuve: 120 euros pièce et disque embrayage: 90 euros. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds caisse nue accidentée (90P) Coupé de Ville, avec CGN. Faire offre. Dpt 42. T. 04.77.24.64.25.

Simca - Vds 1 calandre Simca Ariane 4 inox, 100 euros. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Simca - Vds siège AR Ariane + galerie, portes. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Simca - Vds à petit prix, pièces Aronde 1300 A90, pare-brise, compteur, porte AVD et ARG plus autres sur demande, cablage complet. Dpt 55. T. 06.21.12.29.63.

Simca - Vds pour Simca 1500 de 1964: pot détente primaire neuf 45 euros. 2 disques neufs diam 246, 80 euros + 2 phares AV H4 bon état Marchal, 50 euros. Adapt. sur 1301. Dpt 31. T. 05.61.90.20.59 (après 19h).

Simca - Vds moteur 1500 avec boîte auto: 500 euros, 3 tableaux de bord compteurs ronds: 80 euros pièce, hayon AR break avec vitre: 300 euros. Dpt 74. T. 06.87.14.30.05.

Simca - Vds pièces 1300, 1301, 1500, 1501. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Simca - Vds 2 ailes AVG et une AVD Simca 1301, 120 euros + 1 lot de feux AR Simca 1300/1500 break, 100 euros les 2. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Simca - Vds pochettes joints complètes ou rodage 1000, 1100, 1200S, 1307, 1308, Bagheera, Rallye 1, pare-brise de 1000, 1300, 1500 neufs. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds phare AVD 1307/1308, très bon état comme neuf, non terni, pas d'impact, toutes attaches intactes: 30 euros + 2 manivelles de portes de 1307, neuves, complètes avec leurs clips intacts, grises, 15 euros la paire. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Simca - Vds pour Simca ou Talbot Horizon, joints de culasse ou pochette de joints et paire de phares H4, le tout neuf. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Vds jupe AR P60, 90A, pièces Aronde, Simca 8, 9 1301, Horizon, 1307. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

SUZUKI

Suzuki - Vds pour 4x4 SJ 413, boîte de transfert, capot, portes, pont AV, lames AV, phare, tableau de bord complet, élargisseur noir en plastique, col de direction, volant. Belgique T. 00.32.85.41.28.63.

TALBOT

Talbot - Vds pour Talbot Fulgur: calandre radiateur T105 ou MF75 (1934). Dpt 53. T. 06.89.56.89.02.

1 HORS-SÉRIE GAZOLINE

GAZOLINE

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

1
HORS-SÉRIE GAZOLINE
JUILLET / AOÛT / SEPTEMBRE
5,90 €

Elles ont la cote

Citroën Ami 6

Renault Floride & Caravelle

Citroën Méhari

Simca 1000 Rallye

Simca Océane & Plein Ciel

Panhard 24

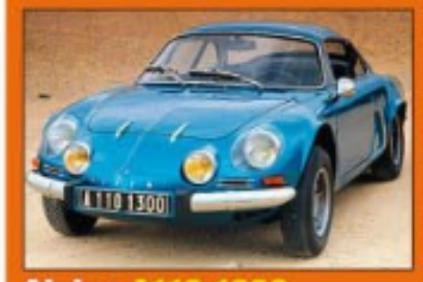
Matra-Simca Bagheera

Leur cote a explosé

Peugeot 403 cab

Citroën DS 19

Citroën 2 CV


Alpine A110 1300

DB HBR-5

R8 Gordini 1300

Leur cote frémit

Peugeot 504 cab

Renault 4

Simca 1100

Renault 16

Renault 4 CV Décapotable

Citroën GS

Citroën Dyane

Peugeot 404 coupé & cab

Renault Dauphine

Simca 1300-1500 break

Peugeot 203

Les populaires françaises qui affolent la cote

HORS-SÉRIE GAZOLINE

HORS-SÉRIE

25 populaires françaises qui ont actuellement le vent en poupe, de l'Alpine A110 1300 à la Simca 1100, en passant par les cabriolets 403, 404, 504, Océane, Floride et Caravelle, les DS 19, R8 Gordini, 2 CV, Panhard 24, Ami 6, Bagheera, 1000 Rallye, Méhari, Dauphine, Dyane, A310, GS, 4 CV Décapotable, 1300-1500 break, R16, R4 ou 203...

5,90 € Seulement

Disponible sur notre boutique en ligne http://autotech.gazoline.net

http://gazoline.net
M 01529 - 1H - F: 5,90 € - RD

BON DE COMMANDE

A remplir et à renvoyer avec votre règlement à Pixel Press Studio - BP1 - 78870 BAILLY

☐ **Oui, je souhaite vous passer commande** de..... exemplaire(s) du **HORS-SÉRIE GAZOLINE N° 1** au prix unitaire de **5,90€**. **+ 3€ de frais de port par exemplaire.**

Soit €

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-contre sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

Fabrication 100% FRANÇAISE

UN HEXAGONE DANS UN OVALE !

BELLES ANCIENNES est le spécialiste des F de nationalité !

Quillery
MATIÈRES PLASTIQUES

Blasons personnalisables
Choix du blason de région ou département
Qualité et techniques de fabrication identiques à l'origine

GH

Ovales de fonderie
Aluminiummassif poli à la main
Nombreux modèles et formes disponibles

Boutique en ligne
www.belles-anciennes.com
Tél : 06 03 03 21 21

Belles ANCIENNES .com
www.belles anciennes.com

TALBOT-SIMCA

Talbot-Simca - Vds pour Talbot 1307, 1308: silencieux échpt neuf, 60 euros. Pas d'envoi. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Talbot-Simca - Vds pour Talbot Tagora: coffre, capot, 4 portes, sièges AV/AR, combiné lève vitres électr., phares, etc. Livraison possible. Dpt 20. T. 06.30.24.14.40.

Talbot-Simca - Vds démarreur refait à neuf de Murena 2.2 coupé 115cv ou Tagora 2.2 berline 115cv. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Talbot-Simca - Vds 2 appuie-tête à garnir pour Samba cabriolet 1985, pièces neuves: 30 euros la paire. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66.

Talbot-Simca - Vds pièces neuves Horizon, 1510, Solara: feux, cardans, calandre, rotules, ailes, vitres, pare-chocs.... Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

TRIUMPH

Triumph - Vds pour Triumph TR4: cadre pare-brise, support tableau de bord, trains AV/AR, roues tôle + divers. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

Triumph - Vds pour TR4 à 6: couvre-culasse, 5 jantes tôle, portière droite, garnitures intérieures portes, vitres, pièces diverses, faire offre. Dpt 91. T. 06.84.94.49.94.

Triumph - Vds pour 2000 1969 ou similaire, boîte de vitesses automatique ainsi que de nombreuses pièces. Dpt 14. T. 02.31.23.50.62.

Triumph - Vds pour Triumph, diverses pièces d'overdrive Laylock. Dpt 91. T. 06.84.94.49.94.

Triumph - Vds pour Triumph 2500 Pi, accoudoir AR beige, 4 enjoliveurs de roues, tableau de bord, feux AV/AR, système injection avec pompe et divers. Dpt 91. T. 06.84.94.49.94.

Triumph - Vds pièces Spitfire Mk4 (suite vente véhicule), pièces absolument neuves, liste et conditions par tél. Dpt 46. T. 05.65.31.30.59 (soir).

Triumph - Vds pour Spitfire 4: capots, portes G, train AV + AR, pare-brise divers. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Triumph - Vds pour Triumph TR6: siège AV, 40 euros. Jante tôle 15 euros. Cadre pare-brise 150 euros + diverses pièces. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

VOLKSWAGEN

Volkswagen - Vds pare-chocs neufs à peindre pour Coccinelle. Dpt 78. T. 01.30.45.26.40.

Volkswagen - Vds pour Cox 1302 LS cabriolet USA, filtre air bain d'huile à volet thermo modèle d'origine 1971 Dpt 91. T. 06.85.31.98.48.

Volkswagen - Vds pour Cox 1972, porte D, aile AVD, capot AR, optiques. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Volkswagen - Vds Volkswagen Golf turbo diesel de 1989 pour pièces, complète, ou en pièces détachées. Equipée Golf GTi. Dpt 27. T. 02.32.46.83.89.

Volkswagen - Vds 1 siège AR de Sharan: 70 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

VOLVO

Volvo - Vds pour Volvo P1800: centre pont, poignées intérieures, manivelles lève glace, vitrage, portes, capot, malle AR, toit, radiateur chauffage, baguettes larges de portes. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo P1800: rétro intérieur, refroidisseur huile, crémaillères vitres, déflecteurs, volant, tous les compteurs, bas tableau de bord, prise d'air chromée, jantes. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 544 de 1964: capot, malle AR, radiateur + ventilateur chauffage, tambours, fusées, triangles, déflecteurs AV/AR, boîtier direction, mécanisme essuie glace. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 544: dessus tableau bord, chromes feux AR, arbre transmission, centre pont, réservoir occasion BE, clignotants, 2 sièges AV + banquette AR rouges, etc. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 122S de 1965: boîte OD révisée, moteur B18 115ch refait, arrache tambour, collecteur échpt 2 sorties, dessus tableau de bord, deux SU HS6, pare-chocs AV neuf. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo 1800 ES de 1973: 2 garnitures de portes havane, vitrage, compteurs, chromes du vitrage, jantes, boîtier injection, pont, portes, capot, collecteur admission + échpt. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds 2.5 tonnes de pièces anciennes 90% Volvo, 10% différentes marques neuves et occasion, le lot: 800 euros ou détail. Dakota3704@hotmail.fr Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.

Volvo - Vds pour Volvo break 240: démarreur, boîte 5 diesel, 4 jantes alu 25 rayons neuves, pont, 4 jantes alu 242 GT 5,5x14, enjoliveurs chromés pour jantes tôle, jantes tôle, capot. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

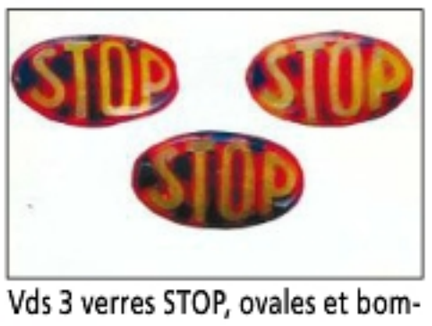
Volvo - Vds pour modèles 740, 850, V70: toutes pièces en break, ailes AV, portes, hayon, capot, attelage, moteur 2,5l TDi 220.00km, 2 cardans, feux AV/AR, intérieurs + accessoires. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds pour Volvo break 740 diesel 1991: feux ARG, radiateur, durites inf et sup., démarreur, alternateur, tuyaux injection, 6 injections. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

Volvo - Vds 4 jantes alu Volvo 850 en 15 pouces + 4 jantes en 16 pouces, 4 jantes alu V70 en 15 pouces, 4 jantes alu 740 en 15 pouces, 4 jantes alu 242 GT 5,5x14, 4 jantes alu ATS 6x14, 4 Corona 240. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

Volvo - Vds allumeur neuf moteur B30, carbu réf 0231305058, p-chocs AV 142S 1967, attelage break 140, 2 carbus SU HS6 recond. à neuf, 2 Solex 40ADDHE, efux AR Volvo 140. Dpt 51. T. 03.26.52.95.49 ou 06.14.16.31.73.

DIVERS



Vds 3 verres STOP, ovales et bombés, 7cmx4cm, superbe état. Prix: 30 euros pièce. Dpt 33. T. 05.57.51.32.13.

Vds 4 portes complètes pour Simca 1000, 1 porte nue Simca 1000, 1 aile ARG Simca 1000 RI, cabochon AV orange Simca 1000 dernier modèle: 300 euros le lot ou au détail. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Vds ancienne malle de coffre 92x32x18: 300 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Vds assise et banquette velours marron probable Renault Mona 1933, long 1m: 75 euros, radiateur 0.68x0 46M probable Rosalie 10: 150 euros, Tigre capot 203. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Vds câbles freins, starter, capot, acc., pour voitures des années 70/80. Neufs. Dpt 82. T. 05.63.32.64.95.

Vds huileur Bronze pour ancêtre: Dia=60 haut 150, 75gr: 45 euros, compteur moto fixation guidon: Dia=70 Dechelette Paris: 45 euros, jantes: 2 étoile 4CV 1 en 400 2CV. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Vds moteur boîte Delahaye, moteur Panhard, boîte, etc, cardans, pare-brise, roues moteur Renault Prairie, gonfleur Michelin sur roues, compresseur 4 pistons. Dpt 38. T. 04.76.96.71.06.

Vds moteur essence Continental 1988 soupapes latérales: 200 euros, moteur Bernard W19: 100 euros, moteur porte garage 220 volts 12T/M Simu: 100 euros. Dpt 59. T. 06.61.41.10.53.

Vds pièces Citroën 2CV, Panhard et Berliet GLR. Dpt 65. T. 04.73.62.82.35.

SM3A Assurances JACQUOT
Spécialiste de l'assurance des collectionneurs, des clubs auto et moto, des organisateurs de rallye

Jugez plutôt !

Auto - Moto de collection acceptées jusqu'en 2000
Tarif mono véhicule à partir de 19€*
Tarif flotte collection à partir de 43€*
Assistance avec rapatriement au garage de votre choix (3 formules par garantie)**

*Garantie de base pour véhicule de plus de 40 ans (RCDR)
**Nous consulter

NOUVEAU 2012 : TARIF AUTO MODERNE SPÉCIAL COLLECTIONNEUR**

Lyon
5 rue des Essarts - 69005 Bron
Tél. 04 78 766 733
Fax 04 78 75 63 10

Paris
20 rue de la Banque
75002 Paris
Tél. 01 77 35 50 50

www.sm3a.fr - E-mail : sm3acollection@gmail.com

MonAncienne.com
Pièces et Outillage
Old & Youngtimers

Tél : 03.20.68.38.78
MonAncienne - 2, avenue Paul Langevin - 59200 Tourcoing - contact@monancienne.com

ANNONCES GRATUITES

Vds pompe à eau Renault, Citroën, Fiat, Ford, Opel, BMW, SG4, Massey Ferguson, Allis Chalmer et divers + poids lourds (stock ancien neuf). Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Alfa Romeo - Vds toutes JA Alfa, Fiat, Lancia de 13' à 17' en 4X98 et 5X98, dont 4 JA 14' 5x98 + 4 JA 13' Ronal + 4 JA Alfasud Sprint 1.7, pneus neufs. Dpt 88. T. 06.12.10.66.41.

XVds soupapes Dauphine R4, R4S, R6, Simca 1000, Peugeot 203, 403, 404, le tout neuf, unité ou lot. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR)

Vds pour 404/504, Citroën DS 21/23, Alfa Montreal, SM Maserati: pompe essence électrique Bosch, révisée, parfait état. Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

Vds chaufferette: 20 euros, jerrican US eau/essence: 80 euros, 2 moteurs Bernard W1: 300 euros, W9: 40 euros, pompe essence: 400 euros, groupe élec FR: 100 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Jantes - Vds 4 jantes alu d'orig R5 Cup entraxe 3x130, restaurées dans la config d'orig, gris clair, gris anthracite, article très rare dans cet état, pour R5 Cup, R12 Gordini et TS, R15, R17 Gordini et TS: 585 euros frais port inclus, envoi en colissimo. Dpt 77. T. 07.81.47.59.53.

Jantes - Vds 4 jantes alu Ronal avec antivol 195x50x15 pour Audi, Volkswagen. Impeccables. Faire offre. Dpt 37. T. 02.47.30.47.88.

Jantes - Vds 4 jantes alu Tramont 13P 3 parties Ty1 avec voiles pour 5 ou 7 pouces pour Fiat ou Simca en 4x98 + pièces Fiat 131 RA. Dpt 42. T. 04.77.24.64.25.

Jantes - Vds 4 jantes CMR bimétal mod Targa entraxe 3x110 en 5 pouces et demi, sablées, apprêtées et peinture métal vernie en 2 tons, montage sur R4, R5, R5 Alpine turbo, R6, JP4 et Rodeo: 585 euros frais port inclus, envoi en colissimo. Dpt 77. T. 07.81.47.59.53.

Jantes - Vds 4 jantes larges en tôle, deux en 5 pouces et demi et deux en 6 pouces, sablées, apprêtées et peinture métal vernie, pour R8 Gordini, R8S, R10, Alpine A110, Dauphine, 4CV, Caravelle, Matra Jet, proto: 760 euros frais port inclus, envoi en colissimo. Dpt 77. T. 07.81.47.59.53.

Jantes - Vds 4 jantes tôle Fergat en 5 pouces et demi, entraxe 3x110, restaurées dans la config d'orig, gris clair, gris anthracite, pour R4, R5, R6, JP4 et Rodeo: 645 euros frais port inclus, envoi en colissimo. Dpt 77. T. 07.81.47.59.53.

Pare-brise - Vds pare-brise neufs Autobianchi A111, BMW 1800, 2000, Opel Rekord 1963, 66, Commodore, Kapitan, Simca 1000, 1300, 1500, VW 1100, Citroën Ami 6, 8 lot ou unité. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Pare-brise - Vds pare-brise neufs Fiat 124, 850 + coupé Ford 12M, 15M, 20M + 2 pas répertoriés, lot ou unité + Simca 8, 1100, 1200 + lunette AR occasion. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Pare-brise - Vds pare-brise pour Opel Kadett, Rekord, Manta, Ascona, Ford 17M, 20M, Cortina, Fiat 850, 132, 1300, 1500, 1800, NSU Prinz, BMW 2500. Dpt 60. T. 06.75.92.11.43.

Pneumatiques - Vds 1 pneu 600x18, 550x16, 17x400, 27x400: 10 euros pièce, Michelin neuf 195x60x14: 30 euros, roue 4/4 neuve 255x75R15: 50 euros. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

Pneumatiques - Vds 1 pneu Kingstar 165/70R13 79T tubeless: 30 euros. Dpt 46. T. 05.65.31.30.59 (soir).

Pneumatiques - Vds 2 pneus BF Goodrich Mud 1200 10% d'usure: 200 euros le lot, dimensions 265/75/R16. Dpt 59. T. 06.61.41.10.53.

Pneumatiques - Vds 2 pneus neufs contact hiver 225x55x16, 4 neige contact 185x70 SR13, pneus contact hiver Michelin, 2 en 135x13, 4 en 145x13, 4 en 185x70x13. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Pneumatiques - Vds 4 roues complètes, cloutées pour C35 195x16 Michelin + 2 roues 19x400 ou 12M + 5 Kleber pour J7, 3 roues 185x14xM + S cloutées Michelin + 4 roues cs RTX 190x65 SR Michelin. Dpt 51. T. 03.26.21.03.11.

Pneumatiques - Vds divers pneus 135x40 Pilote et pièces. Dpt 78. T. 01.30.55.36.48 (ap 18h).

Pneumatiques - Vds pneus neige cloutés: 2 en 145SRx12, 2 en 135x13, 2 en 165x13, 2 en 185/70x13, 4 en 185/70x14, 2 en 165x15, Michelin X normal avec 110 clous. Dpt 80. T. 03.22.80.89.06.

Pneumatiques - Vds une roue avec pneu Michelin Energy 195/65R15/91H MXT, jante à 5 trous, bon état, 40 euros. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

Achats pièces

ALFA ROMEO

Alfa Romeo - Recherche calandre avec phares en BE pour coupé Sprint Veloce 1982. Dpt 69. T. 06.60.87.81.57.

ALPINE

Alpine - Ach. pour A110 1600:

Bon de commande

A découper ou à photocopier et à renvoyer à PIXEL PRESS STUDIO / BP1 / 78870 BAILLY (FRANCE)

La Quatrelle, voiture à tout faire ? Sans doute. Mais pas forcément apte à se distinguer sur tous les terrains, sauf à l'y préparer. Notre équipe technique a étudié avec soin les adaptations faites par les frères Marreau, exigées par les épreuves de la coupe Rallye-Cross Elf apparue en 1974 ou plus simplement par les rallyes que nous organisons en Afrique... Elle a ainsi établi un cahier des charges, appliqué sur une Renault 4 GTL et testé avec succès. Les modifications apportées ont par ailleurs le mérite d'être totalement réversibles, pour redonner à votre Quatrelle sa fonction première et son aspect originel. Elles touchent aussi bien à la hauteur de caisse qu'au renforcement des suspensions, à l'aménagement intérieur, à l'amélioration du refroidissement ou au confort des passagers. A copier sans modération...

Egalement disponible sur notre site autotech.gazoline.net

Oui, je souhaite passer commande de..... exemplaire(s) du livre **PRÉPARATION RALLYE-RAID RENAULT 4** au prix unitaire de **18€** auquel je rajoute 3€ de frais de port, soit un total de **21€**.

..... exemplaire(s) x 21€ = ... €

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

carter distr., pipes admission 1re série, allumeur, couvercle Weber 45DCOE 38/39. Dpt 93. T. 06.82.81.70.14.

BMW

BMW - Recherche outils spéciaux pour BMW 320i de 1989: outils de dépose et repose moyeux AR, vis et écrous, n°334-041, 042, 043, plaques d'appui et manchon n° 334-044, 045, 046, 047, 048, mandrin d'extraction de moyeux n°334- 040. Dpt 83. T. 06.68.45.35.67.

BMW - Recherche outils spéciaux pour BMW 320i de 1989: pour la transmission, extracteur n° 332-110 pour arbre de roue dans le moyeu, broche n° 332-214 pour repose de l'arbre de roue AR. Dpt 83. T. 06.68.45.35.67.

CHRYSLER

Chrysler - Cherche pour Chrysler 2l ou 180: ailes AVG et AVD. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

CITROËN

Citroën - Ch. pour B2: feux AR éclaireur de plaque de marque BRC, état indifférent. Dpt 74. T. 06.83.34.65.71.

Citroën - Ach. pour 2CV Type A de 1952: pare-chocs AR, bobine triangulaire + diverses pièces. Dpt 49. T. 02.41.51.49.41.

Citroën - Ch. pour 2CV: pneus 125x15 Michelin. Dpt 78. T. 01.30.55.36.48 (ap 18h).

Citroën - Cherche câble de compteur complet pour Visa Chrono, ligne centrale d'échappement. Dpt 60. T. 03.44.03.48.78 (répond).

FORD

Ford - Cherche pour Ford V8-40 de 1934: un porte-bagages AR. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

MAZDA

Mazda - Ch pour 929 de 1987, allumeur électron. sans aucune vis platinées. Ecrire à Claude Baverey, apt 4, le Clos St Michel - 270 rue Léopold Hettier - 14990 Bernières-sur-Mer. Dpt 14.

MG

MG - Recherche pour MGA de 1957, 1600cc: boîte de vitesses. Dpt 92 et limit. Dpt 92. T. 06.85.94.55.08.

NSU

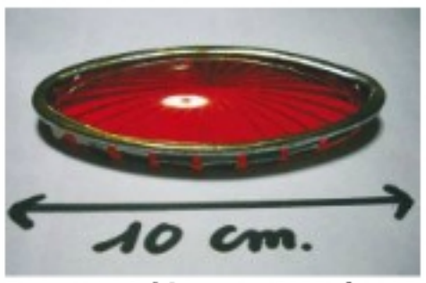
NSU - Cherche boîte de vitesses SU TT ou TTS + carbu Solex 34 PCi, 12 volts. Dpt 57. T. 03.87.90.07.13.

OPEL

Opel - Cherche montage marbre Célette pour Opel Ascona et Manta A de 1970 à 1975 et B après 1975. Dpt 59. T. 06.71.56.66.93.

PEUGEOT

Peugeot - Achète motopompe avec moteur 402B en parfait état de fonctionnement. Maxi: 500 euros. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.



Peugeot - Achète pour 402B: feu AR ovale en verre avec cerclage métallique, dimension 10x5cm. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.

Peugeot - Achète pour 402B: valise de coffre largeur 80 cm. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.

Peugeot - Cherche pour Peugeot 203: cache culbuteurs Record ou Autobleu ou autre, à prix raisonnable et roues à rayons en 400. Dpt 31. T. 06.21.55.24.00.

Peugeot - Achète pour Peugeot 404: pompe injection Kügelfischer KF2, pompe essence Bosch, injecteurs. Dpt 93. T. 01.48.36.01.86.

RENAULT

Renault - Achète pour Viva Grand Sport de 1937 6 cylindres: grille calandre, aile AVG avec phare en cœur. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

Renault - Recherche boîte 4 vitesses pour Dauphine. Dpt 74. T. 04.50.36.85.70.

Renault - Achète Dauphine type R1091, R1093 en bon état, paiement comptant. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Renault - Recherche enjoliveur aile ARD de Dauphine Saprar réf 75678, faire offre. Dpt 91. T. 01.60.16.28.59.

Renault - Cherche pour Caravelle: 2 baguettes de bas de caisse. Dpt 35. T. 06.15.37.11.22.

Renault - Recherche enjoliveur aile ARD Frégate Saprar réf 75416, faire offre. Dpt 91. T. 01.60.16.28.59.

Renault - Ch. pour Caravelle: tôle protection dessous (tunnel), BE, prix sympa. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

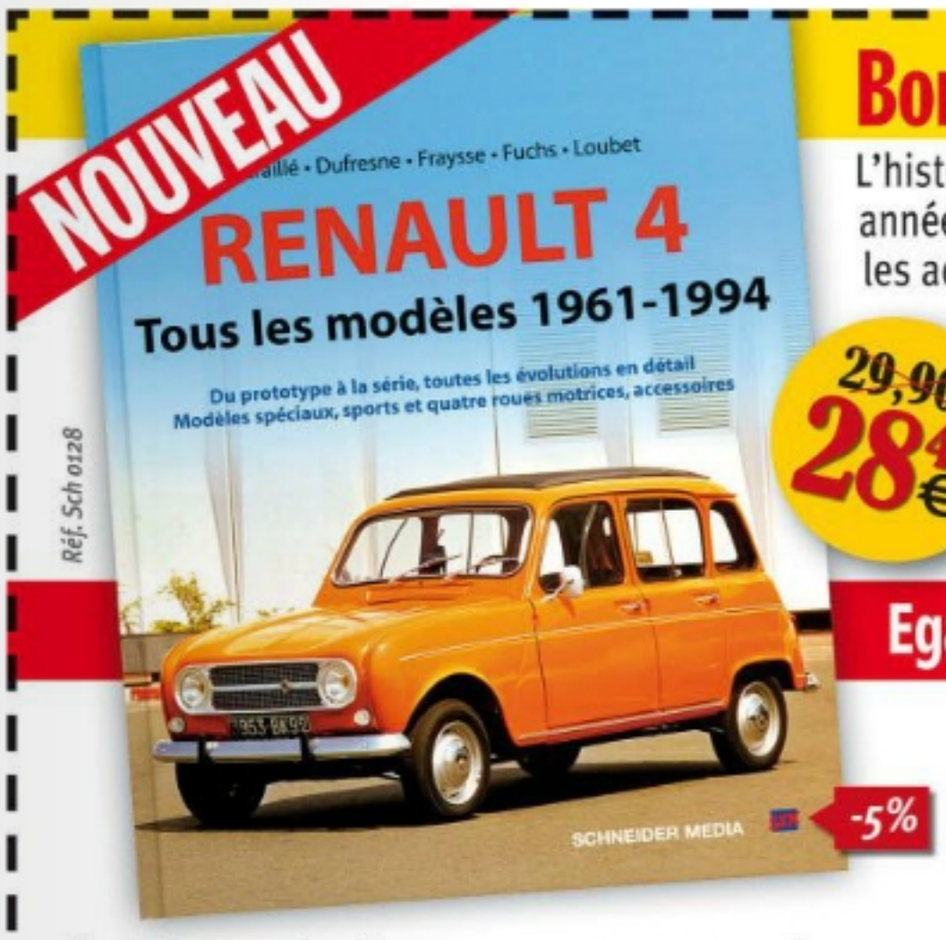
Renault - Achète pour R8 Gordini, 2 jantes GT bimétal 4.5, centre volant Quillery, compteur, compte-tours, voyants tab de bord, jante tôle en 15, couvre culasse Record. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Achète pour R8 Gordini, bouton inverseur réservoir, 2 colliers fixation filtre à air, 4 étriers de freins refaits ou en état, 4 jantes Delta-Mics en 5 pouces. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Achète pour R8 Gordini: compte-tours, compteur, allumeur Ducellier. Dpt 93. T. 06.32.70.20.13.

Renault - Cherche pour R8: calandre AV occasion avec morceau tôle coffre, intérieur de porte noire, insigne losange calandre R8 1er modèle, pare-chocs AV/AR neufs ou occas. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Cherche pour R8: cric manivelle et tapis AR, intérieur. Prix sympa. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).



Bon de commande

A découper ou à photocopier et à renvoyer à
PIXEL PRESS STUDIO / BP1 / 78870 BAILLY (FRANCE)

L'histoire de la Renault 4, de sa genèse à sa disparition, détaillée année par année, avec tout ce qui a changé, jusqu'au plus petit élément. Avec, en prime, les accessoires d'époque, les dérivés et des guides précieux sur la Renault 4x4 Sinpar, les Rodéo 4 et 6 ACL et Teilhol, les Sovam et Tilbury, et la reproduction de la notice d'utilisation de 1962. Le contenu de cet ouvrage reprend, pour l'essentiel, celui de nos hors-série dans une autre mise en page et avec une multitude de photos supplémentaires.

Baraillé, Dufresne, Fraysse, Fuchs, Loubet, éd. Schneider Media, 2013, 192 p., format 220 x 275 mm, ISBN 978-2-911870-29-3, album cartonné.

Egalement disponible sur notre site autotech.gazoline.net

Oui, je souhaite passer commande
de..... exemplaire(s) du livre **RENAULT 4**
au prix unitaire de **28,40€** auquel je rajoute 4€ de frais de port, soit un total de **32,40€**.
..... exemplaire(s) x 32,40€ = ... €

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration **OBLIGATOIRE** Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

Rectification 2000

Traitement / Equilibrage

Remplacement de guides

Remplacement de sièges

Rectification 2000

Culasses Neuves / E. Std.

Fourniture de pièces

Déglaçage / Surfaçage

Rectifieuse de sièges C.N.

Chemisage de blocs

Epreuves / Surfaçages

Moteurs en Echange Std.

Industrie / Travaux Publics

Agricole / Poids Lourds

Rectification de vilebrequin

Rodeuse de blocs C.N.

Planet Moteur

www.planet-moteur.com

Réalésage de blocs

ONDULEX DOUBLEX

www.ondulex.com

Tous travaux de rectification et d'usinages moteurs

Rectification 2000

Tél. : 01.47.80.16.45 - Fax : 01.41.19.98.38

contact@rectification2000.com - www.rectif2000.com

Renault - Achète pour R12 Gordini, pipe admission, allumeur Ducellier R267, collecteur échappement du kit 1596cc, culasse. Dpt 93. T. 01.48.36.01.86 (soir).

Renault - Cherche 2 appuis-tête AV pour Renault 4 GTL Clan de 1990, intérieur simili bleu foncé/rouge. Je viens les chercher. Portugal T. 00.35.19.63.44.48.43.

Renault - Achète porte AVG pour Super 5 Five rouge, modèle 5 portes uniquement avec cette couleur et les filets blancs et verts en BE. Dpt 33. T. 05.56.03.95.05 (répond).

SIMCA

Simca - Ch. pour Simca 8 1100 ou Simca Fiat 1939, jantes pleines, petits enjoliveurs diam 180mm en 15 pouces, non voilées et en bon état. Dpt 39. T. 03.84.82.75.17 (HR).

Simca - Achète pièces de Aronde de 1955, et Aronde complète, paiement en espèces. Faire offre. Dpt 55. T. 06.60.24.53.60.

Simca - Ach. pour Rallye 3: pipe admission. Dpt 93. T. 01.48.37.51.40.

Simca - Achète pour Simca Rallye 3: pipes admission Enjolras, Ferry, collecteur échappement Devil 4/1, tableau de bord. Dpt 93. T. 01.48.36.01.86.

TALBOT

Talbot - Cherche pour Talbot M78 de 1932: pignon distribution celoron 52, dents taillage à droite, moyeu conique, deux clavetages neuf ou état neuf. Dpt 60. T. 03.44.22.41.79.

TALBOT-SIMCA

Talbot-Simca - Achète pour Talbot Tagora V6: paire triple corps Weber 40IT100 avec pipes admission, commande accélérateur. Dpt 93. T. 01.48.36.01.86 (soir).

TRIUMPH

Triumph - Cherche pour Triumph TR3 de 1962: aile AV. Faire offre. Dpt 77. T. 06.95.09.99.78 (Alain).

VOLVO

Volvo - Cherche arbre transmission AR N° 14630238 MC de Volvo 345 1985. Dpt 92. T. 06.15.24.04.34.

ZÈBRE

Zèbre - Ch. pour Zèbre type A mono, plaque de châssis, éch. possible contre Dito AL3 Salmson ou 4C Amilcar. Dpt 86. T. 06.07.77.11.26.

DIVERS

Achète catadioptres Robri rouges diamètre 64mm, référence 1013. Dpt 10. T. 03.25.46.01.12.

Utilitaires

Bernard - Vds 1 moteur Bernard W112 bis. Dpt 07. T. 04.75.36.40.44.

Citroën - Vds pour HY: 2 portillons AR TBE d'origine (démontées neuves), 150 euros les 2. Visibles dépts 27 ou 76. Dpt 27. T. 06.66.21.75.20.

Citroën - Vds 1 jeu plaquettes freins, n° pièce 95667765 pour C25, J5 1.800kg DI turbo: 90 euros. Dpt 71. T. 03.85.88.97.25.

Citroën - Vds Citroën C35 diesel de 1987, ex GDF, complet, bon moteur et châssis. Caisse HS. 300 euros. Pour pièces, avec CG. A prendre sur place. Dpt 16. T. 05.45.64.79.08 ou 06.31.96.72.96.

Dodge - Vds lot de pièces pour Dodge W52, W63 (1943): porte roue de secours côté chauffeur, 180 euros. Capote AV, 150 euros. Cadre intérieur de pare-brise avec glace, 170 euros. Filet de camouflage 150 euros. Essuie glace, 60 euros. Dpt 13. T. 06.81.53.08.59 ou 04.42.32.17.09.

Ford - Ch. épave Taunus Transit 1964 pour pièces. Dpt 30. T. 04.67.81.16.50.

Ford - Vds radiateur de Transit 2L5 turbo diesel, TBE + pièces Corsa 1200 ess., bas prix. Dpt 06. T. 04.93.73.48.19 (HR) ou 06.66.72.88.99.

GFA - Vds motopompe GFA Laffly/Delahaye 1950, complète avec moteur 4 cylindres (bloc fendu): 500 euros. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Mercedes - Vds moteur Mercedes type OM 636 diesel pour Unimog 411 de 1960, bon état. Dpt 08. T. 06.09.04.00.22 (week end).

Peugeot - Vds pièces J7, J9: plaquettes AV neuves, 2 rétros extérieurs neufs. Dpt 77. T. 01.60.04.09.23.

Peugeot - Vds pour J7: moteur diesel, 400 euros. Bte vitesses, 100 euros. Arceaux pour pick-up avec rails, 120 euros. Porte AVD + p-chocs AV, 150 euros. Calandre, 30 euros. 2 optiques avec cuvelage occas., 120 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Peugeot - Vds J5 D 1984, surélevé, rallongé, à restaurer ou pour pièces, CGN, prévoir plateau (problème moteur): 500 euros à débattre. Dpt 42. T. 06.61.22.60.14.

Renault - Vds R2065 de 1954, tôlé, CGN, bonne mécanique, carbu neuf, pour pièces ou à restaurer: 750 euros, 2 optiques paraboles neufs Cibié CE: 120 euros. Dpt 33. T. 06.63.99.81.46.

Renault - Vds Estafette ex ambulance pompiers de 1969, surélevée, 37.000km, gyrophare deux tons, état de marche, à restaurer. boiteau.jacky@wanadoo.fr. Dpt 44.

Renault - Vds Estafette 1979 à restaurer, bas de caisse, freins, peinture, prévoir plateau + lot pièces: moteur, boîte vitesses, train AV, direction + toit réhaussé résine, prix à déb. Dpt 62. T. 03.21.86.61.21 (HR).

Renault - Vds Estafette surélevée toit Heuliez 800kg pour pièces. Dpt 63. T. 04.73.73.08.06.

Renault - Vds pour Estafette, patins freins neufs d'orig + diaphragme embrayage neuf 1er modèle. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Volkswagen - Vds Combi de 1977 Bow Window, TBE d'origine, jaune, équipé camping car, 2 places, CT OK. 7.500 euros. Dpt 18. T. 06.82.34.14.78.

Volvo - Vds pour 850 break: optiques AV, feux AR, portes, hayon AR, vitres latérales AR, rétros, volant cuir, jantes 15 et 16 pouces, garnitures de portes grises, capot, accessoires. Dpt 02. T. 06.82.04.52.90.

Ch. transporteur fourgon ou utilitaire avec boîte auto BE, avec CT, petit prix, faire offre. Dpt 66. T. 07.63.03.41.90.

Vds pour Berliet (av guerre), Renault, Rocher-Schneider, Citroën, Irat, Liberty, Latil, Ferguson et divers: joints de culasse neufs. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Vds pour Berliet, Chenard, Donnet, Delahaye 107, Laffly, Latil, Mathis, Morris, Standart, Unic, Ford et divers: joints de culasse neufs. Dpt 50. T. 02.33.41.14.25 (20h).

Caravanes

Adria - Vds caravane Adria 450D de 1974, pneus neufs, papiers, état moyen: 300 euros. Dpt 83. T. 06.71.55.49.57.

Adria - Vds accessoires pour Adria 1988: plaque inox 2 feux gaz 105x45cm avec bac 3x39x12cm et col de cygne pliable + bouteille camping gaz. 50 euros. Dpt 59. T. 06.61.41.10.53.

Hella - Vds pour Hella: 1 rétroviseur 30 euros. 1 stabilisateur Tunesi réf 230, 50 euros. Dpt 60. T. 03.44.88.63.41.

Peugeot - Vds camping-car J5 2500D de 1990, DA, radio, porte-vélo, capuc 5 places, WC, douche, peu km, cellule Hobby, intérieur bois état neuf, pneus, batterie et radio neufs, urgent. Belgique T. 00.32.499.434.861.

Rapido - Vds caravane Rapido Confort pliante 1978, coffre sur flèche, roue de secours, BEG: 800 euros à déb, urgent cause santé. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26 (laiss. mess.).

Rapido - Vds caravane Rapido Confort pliante en dur 1978, 5 places, auvent, idéal 2CV, R4L, Cox, etc. Ptac 500kg. Sans CG. TBE. 500 euros. Dpt 16. T. 05.45.64.79.08 ou 06.31.96.72.96.

Remorques

UFAC - Vds porte-voiture UFAC, 1.100KG, 1 essieu, CG. Prix: 1.500 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Cherche un plateau porte-voiture 1 essieu, à refaire, avec carte grise, prix sympa. Dpt 76, 27, 14, 61. Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

Ch. remorque porte-voiture PTAC de 2,5 à 3 tonnes, roue en dessous, sans rampe, long. 4,30m, larg. 2,10m environ. Dpt 28. T. 02.37.99.93.00.

Vds un porte-voiture basculant Colibri ptac 1.400kg, pv 350kg. Pneus très bon état 6/70R15 8 plis. Prix: 1.200 euros. Dpt 24. T. 05.53.62.55.29.

Tracteurs

Briggs et Stratton - Vds un moteur de marque Briggs et Stratton en fonte. Prix: 200 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

1907 ... 2007

Un siècle au service de nos assurés

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

ORIAS n° 08046362

ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES SANTÉ • HABITATION

Farmall - Vds tracteur Farmall 235, repeint, pneus AV neufs, AR 50 % d'usure. Prix: 2.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Ferguson - Vds tracteur Ferguson TEA20 gasoil de 1950, carte grise + 2e essence. Tracteurs démontés: 900 euros l'ensemble. Dpt 54. T. 06.86.13.71.22.

Porsche - Vds tracteur Porsche A122 diesel de 1957, bon état général (rare, poulie AV, option d'époque), complet, d'origine. Prix: 3.800 euros. Dpt 59. T. 06.21.72.48.38.

Someca - Vds pour pièces, tracteur complet Someca 55 Super, sans carte grise, joint de culasse HS, bonne base pour restauration, vendu cause besoin de place. Prix: 700 euros. Dpt 37. T. 06.11.22.86.74.

Recherche tracteur de 35 à 100CV. Dpt 29. T. 02.98.71.35.120 (midi).

Engins BTP

Armax - Vds élévateur Armax 3 tonnes de 1960, essence, bon état. Prix à débattre. Dpt 63. T. 04.73.97.20.10.

Echanges

Citroën - Echange 2CV 1974 avec châssis, planchers, cardans, pneus, changés. Reste sellerie à monter, neuve + Ami 8 à restaurer + 403 break à restaurer. Contre Tangara Baby Brousse, Jeep Martinez. Dpt 84. T. 06.83.48.62.50.

Citroën - Echange Acadiane blanche de 1978. Pivots et roulements AV + pneus, neufs, contre 2CV AZU fourgonnette, berline, 1963 à 1960 ou kit carrosserie pour 2CV. Dpt 84. T. 06.83.48.62.50.

Daf - Echange 66 coupé et Opel Kadett A contre moto années 1970, possibilité vente, étudie toutes propositions, possibilité soulte. Laissez message, curieux s'abstenir. Dpt 66. T. 04.68.57.24.71 (soir, WE).

Ford - Ech. Granada break 2,2l ess 11CV de 1975, marron métal, méc. TB, pneus 60% usure, 0 choc, contre fourgon vitré plateau ess, Peugeot ou Toyota ou voiture Nissan, Mazda, Rover, Honda, VW, ess, roulante, ou autres. Dpt 24. T. 05.53.28.80.46 (Sylvain) ou 06.32.47.07.31

Peugeot - Ech. 403 break commercial de 1961, tournant, à restaurer contre idem 404 ou kit poly pour 2CV en cab. 3 ou 4 roues. Dpt 84. T. 06.83.48.62.50.

Peugeot - Echange 403 break commercial vitré, moteur tournant, complet, contre 2CV de 1961 à 1963, tournante, bon châssis. visible proche Cavaillon. Dpt 84. T. 06.83.48.62.50.

Peugeot - Echange ou vds 604 V6 SL aut. de 1976, int. cuir, vitres et toit ouvrant elect., BEG bronze métal, 128.000km: 1.200 euros. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Peugeot - Echange ou vds 604 SRDT de 1983 + 1 moteur de rechange de

Tout savoir sur la 2 CV

Sa genèse, son évolution année par année, les détails d'identification (élément par élément), les numéros de châssis, le nuancier des coloris, la production, l'indice de rareté, les grandes dates, les séries spéciales et un guide d'achat pas à pas pour faciliter votre décision au moment de la négociation. Avec, en prime, des astuces concoctées par les équipes de *Gazoline* et Christian Willms, spécialiste allemand de la Deuche.

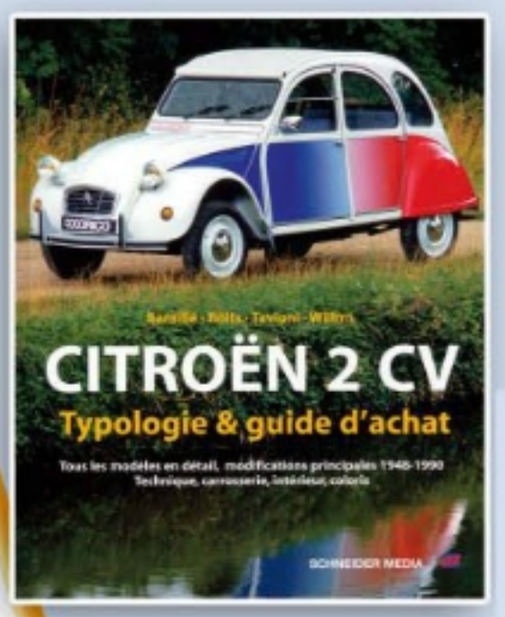
LE LIVRE DE RÉFÉRENCE !

29€90
seulement
+7€ de frais de port et d'emballage

168 pages, format 220 x 270 mm, couverture cartonnée, reliure en dos carré cousu-collé, 412 photos en couleur, 94 photos en noir et blanc, 34 dessins, documents et extraits de prospectus, ISBN 978-2-911870-28-6. Envoi sous emballage carton.

BON DE COMMANDE CITROËN 2 CV, typologie & guide d'achat

A découper ou à photocopier et à renvoyer à PIXEL PRESS STUDIO BP 1 78870 BAILLY (France)



OUI, je souhaite vous passer commande de ..... exemplaire (s) du livre ci-contre, soit un total de 36,90 €* x.....

= €

**frais de port compris*

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

90.000km, intérieur velours, bordeaux métal: 1.200 euros. Dpt 51. T. 03.26.59.00.24 ou 06.60.23.21.26.

Renault - Echange R6 TL de 1974, non tournante à restaurer contre moto roulante 1258 cm3 de 1950/60 ou contre plusieurs Vélosolex. Dpt 85. T. 06.65.48.43.61.

Ech. phares autogénér. BRC (à gauche sur photo) contre phare Vallée diamètre 22cm identique à celui de droite. Dpt 89. T. 03.86.73.19.64.

Jouets-Miniatures

Citroën - Vds cause déménagement, miniature 2CV 1952 échelle 1/18, neuve, vert foncé, décapotable: 35 euros + 8 euros de frais de port. Dpt 52. T. 06.87.00.78.79.

Achète lot de miniatures au 1/43. Mail: bernard.david966@orange.fr. Dpt 26. T. 06.85.07.12.06.

Vds environ 900 miniatures dont 75% en boîtes neuves, Corgi, Matchbox, Lledo, Cameo, Norev, divers, doc sur demande, le tout 300 euros. Dpt 29. T. 06.07.87.77.67.

Vds miniatures au 1/43 sans boîte, très bon état, Solido, Starline, Mercury, Norev, Dinky Toys. Prix selon modèles. Dpt 38. T. 06.44.36.23.67 ou 04.76.33.35.47.

Vds miniatures Dinky Toys françaises, étrangères, militaires, états de A- à C, prix de 10 à 100 euros. Miniatures Cij, JRD, Solido, Corgi, Tekno, états et prix identiques. Dpt 75. T. 01.45.86.17.81.

Vds voitures à pédales (Lotus, 307, Spider, Twingo, Oui-Oui, 911 électrique), jouets Joustra divers, tous modèles au 1/18, 1/43, 1/24 ou autres (anciens ou récents). Dpt 21. T. 03.80.23.21.39.

Vds voitures miniatures de collection, toutes marques, toutes échelles, à l'unité ou en lot, région de Prémery. Prix à débattre. Dpt 58. T. 06.75.32.04.61.

Docs-Automobilia

Alpha Auto - Vds collection complète Alpha Auto années 1970/75, 160 fascicules en TBE: 150 euros. Dpt 46. T. 05.65.31.30.59 (soir).

Auto Journal - Vds revue Auto Jurnal de 1984 à 20012, 20 euros l'année. Dpt 49. T. 06.08.99.71.99.

Auto Passion - Vds revue Auto Passion du n°1 au n°15 et anciens numéros. TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Automobiles Classiques - Vds collection complète Automobiles Classiques, 1.400 euros. Dpt 87. T. 06.08.10.69.02.

BMW - Vds notice utilisation BMW 518i, 520i, 525E, 525i, 535i, M524D, 524 TD. TBE, 14,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds Dictionnaire de réparation carrosserie Traction, texte et planches, reproduction reliée, 17,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds Dictionnaire de réparations Citroën 2CV, TBE, 1963. Concerne les modèles A, AU, AZ, AZL, AZU, de 1949 à 1963. Faire offre. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds livre: Votre 2CV 1955 pour 375 A et AU, 14,50 euros. RTA 2CV 1970, 12,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds notice utilisation Ami 6, 12,50 euros. Pour Ami 8, 12,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds catalogue pièces détachées Ami 6, 28,50 euros. Dictionnaire de réparations Ami 6, 29,50 euros. Documents originaux. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Citroën - Vds toute doc sur la DS, ID, break, cab, 2.000 photos, par lot de 100, revues presse sur sorties clubs rallyes, ICCCR 1955, sorties nat, intern, hors-série DS + K7, broche DS Australie avec kangourou. Dpt 69. T. 06.76.05.35.16.

Expert automobile - Vds revue Expert automobile pour Renault, Peugeot, Citroën, Simca, Talbot, Alfa Romeo, Austin, Ford, Opel. Très bon état. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Fiat - Vds notice entretien Fiat 600, 18,50 euros. Pour Fiat 850, 12,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Gazogènes - Vds livres: Données pratiques pour Gazogènes 1941, 26,50 euros. Le retour des gazogènes, 18,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Gazoline - Vds 130 numéros Gazoline de 2002 à 2013 + 3 Hors série n°24 (4CV), n°16 (R8), n° 31 (203). Le tout en TBE: 60 euros. Dpt 78. T. 06.10.81.44.76.

Gazoline - Vds revues Gazoline n°72, 76 à 78, 81, 82, 86 à 88, 90, 91, 93, 95, 96, 99, 126, 130, 133, 154, 156, 158, 194, n°1 et 5. Rétroviseur 149 (R8). Dpt 76. T. 06.15.86.55.39 (HR).

L'Automobile Magazine - Vds revue L'Automobile Magazine, reliée en 13 volumes, années 1967 à 1977 + n°s Salons 1966 à 1975. Dpt 44. T. 06.85.17.78.02.

L'Expert Auto - Vds L'Expert Auto Simca Rancho, Rallye et 2. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

LVA - Vds 340 LVA 2001 à 2004 TBE: 30 euros. Dpt 78. T. 06.10.81.44.76.

Michelin - Vds carte de France tôle Michelin 1962, BE, 73x80: 80 euros, guide Michelin 1977, 1981, 1911: 5 euros les 3... Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

Michelin - Vds guide Michelin rouge 1939, le dernier avant la guerre, état exceptionnel, faire offre de prix. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Panhard - Vds RTA, doc garage Dyna Z, PL 24. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Peugeot - Vds pubs, RTA 204, 304, 504. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Renault - Achète Sport Auto Salon essai R8 Gordini octobre 1964, mensuel n°33. Livret entretien origine R8 Gordini 1134, affiches R8 Gordini tous modèles. Dpt 75. T. 06.12.94.62.11.

Renault - Vds notice entretien pour Renault 12, 8,50 euros et pour R6, 8,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Rétroviseur - Vds collection complète Rétroviseur, neuve, du n° 1 au n° 294 + n°s spéciaux. Pas d'envoi. 200 euros. Dpt 29. T. 02.98.0617.10 ou 06.07.73.74.19.

Rétroviseur - Vds revue Rétroviseur au n° ou en lot dont 5 numéros hors série, TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

RTA - Vds RTA de 1973 à 1990, toutes marques. 1 euro pièce + frais de port. Dpt 88. T. 03.29.55.15.61.

RTA - Vds RTA Jeep 1/4 ton 4x4 types GPW Ford, camions Matford 11, 13, 17, 21CV 2.227cc et 3.621cc. Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

RTA - Vds RTA Jeep, GMC, Dodge, M29, Diamont 504, 505 Dangel, Rosalie, UMM 2087, Citroën C4, 11, 15, 5CV... Renault 4, R5,Espace, R8, R12 Gordini, R16, R16... Peugeot 201, 202, 203, 403, 404, Q3A, D3A... Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

RTA - Vds RTA pour voiture de tourisme Unic 4 et 6 cyl 1938, Chevrolet tourisme Master Luxe et camionnette 1.200 et 1.600kg camion 1939. Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

RTA - Vds RTA Saurer CRD, CTID camions Matford 1939, Lancia Belna et Ardennes, Simca Fiat 6cv 1948, Talbot T110, T120 + Minor-Lago, Record... Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

RTA - Vds RTA Simca 1000, 1300, 1301, Samba, Horizon, 1500, 1100: 8 euros pièce, catalogue pièces 1300, 1500: 8 euros pièce. Dpt 91. T. 01.64.99.38.42.

RTA - Vds RTA voiture Junior et Plymouth, Royal, Impérail, Guston, Dodge de Soto + camion Dodge Fargo WF32 T110L14, D60LD, D60LDD, WC 51, 52, 53, 62, 63... Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

RTA - Vds RTA voiture Standard 14/12 CD types 14-12 CD et 12-1945 Salmson 13CV type S4E... Buick types 40, 50, 60, 70, 90 + Dodge Plymouth De Soto ts modèles. Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

RTA - Vds toutes RTA agricoles, tracteurs et matériel. Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

Simca - Vds catalogue illustré des pièces pour Simca 6CV, 4 vitesses, de 1938, 23,50 euros. Dpt 26. T. 04.75.72.48.82.

Simca - Vds RTA, pub, doc garage Simca-Talbot. Dpt 02. T. 06.19.94.94.28.

Steve McQueen - Vds coffret de 7 DVD de Steve Mac Queen dans belle boîte en métal, très rare édition limitée de 2000 pour les 20 ans de sa mort, neuf jamais servi car en double. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Volkswagen - Vds dossier de presse usine Volkswagen, contient des photos des ateliers, ingénieurs, usine. Rédactionnel en allemand. Marquage VW sur étui à soufflet. Dpt 93. T. 06.99.79.71.19.

Cherche manuel ou doc sur la technique du bouchonnage des tôles (tableau de bord par exemple). Dpt 27. T. 02.32.35.03.01.

ANNONCES GRATUITES

Vds 1.000 revues autos, nombreux titres + 1.000 revues motos années 50 à 2000 + 800 revues sur Harley et custom + 800 revues sur Moto cross trial Enduro + 200 livres autos et motos. Prix sympas. Dpt 95. T. 06.73.50.90.38.

Vds 49 n° de Rétroviseur et 17 n° Auto Rétro, année 1995 à 1996: 30 euros. Dpt 78. T. 06.10.81.44.76.

Vds catalogues, prospectus des voitures françaises et étrangères de 1958 à 1970. Le tout en très bon état. Dpt 75. T. 01.45.86.17.81.

Vds manuel de bord 2CV, 403, 202, Renault 10CV, D30, 304, 504 coupé, P4, Jeep, GMC, R4L, DS 21, D3A, B14, NSU 1000, Bob 500, Simca 6, Juvaquatre latéral, ABF, Ford T, VAB, Pierce Arrow, R9, Rosalie 8CV, Fiat... Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

Vds manuels de réparation pour MZ, ES 125 et 150 édition 1966, Yamaha Motor Co, LTD, Art et Ingenieur de la Motocyclette, très complet. Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

Vds prospectus : Citroën, Panhard, Renault, Peugeot, Simca, etc et marques étrangères 1930/1980. tanguyls@laposte.net. Dpt 14. T. 06.83.23.30.33.

Vds Renault magazine Global, avec l'Automobile, l'Action automobile et autres. TBE. Dpt 49. T. 06.79.38.90.46.

Vds revues motos techniques 1988 pour Kawasaki KMX 125 B1 et B2 1986 et 87, Honda Transalp XL 600 VH et VJ 1987 et 88, fiches Kawasaki GPZ 600R et RMT Zündapp Dpt 02. T. 06.33.65.98.63.

Vds revues: Echappement de 1976 à 2002, Auto Hebdo de 1981 à 1982, Automobile de 1956 à 1968 et de 1979 à 1991 + divers Auto plus, Gazoline. 550 revues, 450 euros. Dpt 25. T. 03.81.92.77.47.

Vds très nombreuses revues et documentations automobiles des années 60 à aujourd'hui. Prix à débattre selon les quantités et titres. A voir sur RV. Dpt 52. T. 03.25.94.64.34 (HB).

Divers

AUTORADIOS

Autoradios - Vds autoradio Kenwood K7 KRC 949, ampli, Kac 5020, Equa KRC 6049, HP Infinity RS 693, jamais installé, dans emballage origine. Dpt 75. T. 01.45.86.17.81.

Autoradios - Vds pour Fiat 500: autoradio origine Schneider 12V PO-GO, touches présélectionnées, en BE de marche, se loge à la place du cendrier: 70 euros. Dpt 42. T. 04.77.58.47.33.

Autoradios - Vds Radioën Ami 6 12 volts en BE: 250 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

AVIONS, BATEAUX

Avions, bateaux - Vds avion Pottier 1971 à restaurer, bon état, alu, immatriculé, moteur VW. Prix: 5.000 euros. Dpt 88. T. 06.79.69.30.90.

EMPLOI

Emploi - Tourneur, outilleur recherche travaux de restauration. Dpt 28. T. 06.88.63.99.57.

ENSEIGNES, PLAQUES

Enseignes, plaques - Vds enseigne lumineuse ronde une face de BMW des années 1970 diam 135cm: 450 euros. Dpt 37. T. 06.77.88.23.92.

Enseignes, plaques - Vds panneaux de garage en plastique et métal: publicité Citroën, Antar, Michelin dont une enseigne Antar de station service lumineuse. Renseignements et photos par mail: 456gt@orange.fr. Dpt 52.

Enseignes, plaques - Vds pannonceau Vespa lumineux, double face, jamais installé, parfait état. 130 euros. Dpt 33. T. 06.20.42.76.14.

OUTILLAGE

Outillage - Cherche soudeuse par points Aro P159 en 220 volts et en bon état. Dpt 07. T. 06.04.19.31.14.

Outillage - Vds 1 équilibreuse Facom U227AS, 350 euros, bon état. Dpt 18. T. 06.03.40.88.19.

Outillage - Vds 3 surpresseurs distributeurs huile et graisse, complets, de marque Cogetil, BE. Prix: 85 euros pièce. Dpt 47. T. 06.83.30.77.77.

Outillage - Vds compresseur Spiros diesel sur roues, moteur Alsthom, 800 euros. Sableuse professionnelle, 300 euros. Dpt 25. T. 03.81.88.15.63.

Outillage - Vds équerre Blackhawk en bon état: 600 euros. Dpt 02. T. 03.23.08.83.49.

Outillage - Vds filières et tarauds gros diamètres, alésoirs extensibles et façon Paris, forets coniques, 1 marbre d'atelier, une machine à collets battus. Dpt 78. T. 06.87.18.80.92.

Outillage - Vds pied à coulisse précis 0.02: Roch ou Morin avec boîtage et réglet: 40 euros/pièce, mandrins perceuse: Rohm à serrage rapide 3-16 avec CM2, 1-13 sans CM2. Dpt 86. T. 05.49.45.13.20.

Outillage - Vds pompe à graisse (1970) avec levier et embout flexible pour graissage Dauphinoise Renault et Autres: 25 euros + port. Dpt 89. T. 06.85.21.87.52.

Outillage - Vds pont roulant Calibri 2,5 tonnes, bac vidange roulant. Dpt 46. T. 06.86.75.55.92.

Outillage - Vds rampe de montée 1 mètre pour pont 4 colonnes, 2.5T réf: 404/491. Prix: 490 euros (val 1.120 euros TTC). Dpt 37. T. 06.77.88.23.92.

Outillage - Vds très belle enclûme de forgeron sur son billot 120kg environ. Dpt 37. T. 02.47.52.70.01 (HR).

Outillage - Vds lampe stroboscopique Souriau: 30 euros. Dpt 71. T. 03.85.88.97.25.

1 PARC DES FONTENELLES - 78870 BAILLY (FRANCE) PIXEL PRESS STUDIO T. 33 (0) 1.30.56.65.05 - F. 33 (0) 1.34.62.05.07

Des livres pour partager des passions dévorantes...

CAHIERS TECHNIQUES

Avec cet ouvrage pas à pas, nous vous proposons une méthode de réfection adaptée non pas à un unique moteur, celui de la Dauphine, mais à toute une génération. Ce bloc Boulogne trois paliers a en effet été monté, jusqu'en 1990, sur les 4 CV (type R1062), sur les Dauphine (types R1090, R1091, R1094 et R1095), sur les premières Renault 4 jusqu'en 1978 voire même jusqu'en 1982 sur certaines fourgonnettes (types R1120, R1122, R1123, R1124, R1126, R2102, R2104, R2105, R2106, R2108, R2109, R2391 et R2392), Renault 4 Rodéo (type ACL 1A), Renault 5 (types R1220, R1221 et R1391), Renault 6 (type R1180), Floride (type R1092) et sur certaines Estafette (type R2130 entre 1960 et 1962)... Avec des variantes de cylindrée (747 puis 845 et enfin 782 cm³) et de culasses, des sens de rotation inversés (entre Dauphine et Renault 4 par exemple, le vilebrequin est le même mais "comme dans un miroir"), filtration d'huile externe ou non, mais un process de rénovation semblable et un nombre important de pièces communes, à l'image des poussoirs ou de la pompe à huile. Cette méthodologie, mise au point par l'équipe technique du magazine *Gazoline* et décrite dans ses moindres détails, ne se substitue cependant pas au Manuel de réparation du constructeur ou à la Revue technique automobile qui vous apporteront des informations complémentaires spécifiques à votre propre mécanique. Elle a le mérite de clarifier des opérations qui ont été écrites pour des mécaniciens chevronnés et de vous proposer des astuces et compléments qui permettront à l'amateur éclairé comme au professionnel expérimenté de mener à bien une rénovation sans douleur.

NOUVEAU ! 33 € frais de port compris

Collectif - format 218 x 285 mm - 108 p. - 1.090 photos - dos carré cousu collé, couverture souple.

A remplir ou à photocopier et à renvoyer à PIXEL PRESS STUDIO 1 parc des Fontenelles 78870 Bailly

NOM .....

Prénom .....

Adresse .....

.....

.....

CP ..... Ville .....

.....

RÉFECTION MOTEUR RENAULT DAUPHINE

Nombre d'exemplaires : ..... x 33 € port compris

TOTAL :

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal
☐ Carte bancaire
☐ Eurocard
☐ Mastercard
☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE

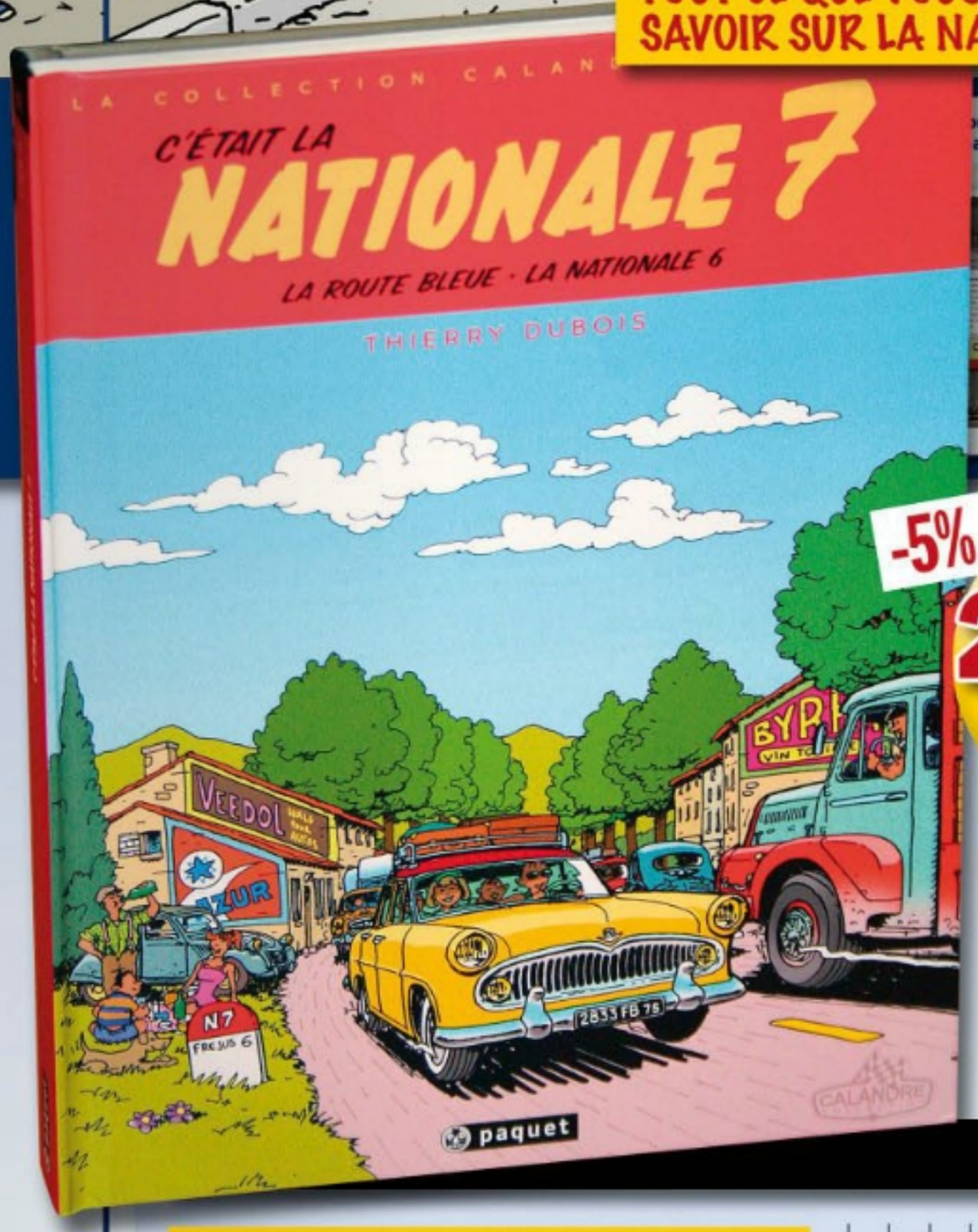
Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

NOUVEAU FORMAT
NOUVELLE EDITION

TOUT CE QUE VOUS VOULIEZ SAVOIR SUR LA NATIONALE 7



-5%

~~30€~~
28,50€
+4€ de frais de port et d'emballage

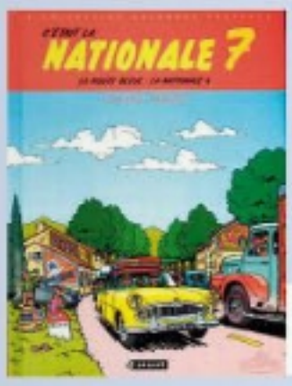
COLLECTION CALANDRE
FORMAT 235 X 315 MM / 208 PAGES
ALBUM CARTONNE - PLUS DE 600 PHOTOS ET DOCUMENTS ET 60 ILLUSTRATIONS ORIGINALES DE L'AUTEUR
ISBN 978-2-88890-485-4

Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net

Disponible sur notre boutique en ligne
http://autotech.gazoline.net

BON DE COMMANDE

A DECOUPER OU A PHOTOCOPIER ET A RENVOYER A PIXEL PRESS STUDIO BP 1 78870 BAILLY (France)



☐ **Oui, je souhaite vous passer commande** du livre de Thierry Dubois, **C'ETAIT LA NATIONALE 7 - LA ROUTE BLEUE - LA ROUTE NATIONALE 6** au prix unitaire de 28,50 € + 4 € de frais de port, soit 32,50 €

32,50€*

*frais de port inclus

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ☐

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE
Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

* 23€ pour les abonnés, 39€ pour les non-abonnés.

23€ Votre annonce couleur, pour 4 parutions consécutives*

Les PA couleur de GAZOLINE c'est 23€ jusqu'à la vente (offre limitée à 4 parutions consécutives maximum et 4 mois de présence sur notre site internet http://gazoline.net), pour les abonnés et 39€ pour les non-abonnés. Professionnels ou particuliers peuvent en profiter dans les mêmes conditions. Pour en bénéficier, il suffit de nous faire parvenir une photo papier couleur, le texte de votre annonce et le règlement correspondant (pour les photos numériques : s.garin@orange.fr). Les annonces passeront successivement et au maximum dans quatre numéros de Gazoline et quatre mois sur le site gazoline.net. Passé ce délai, elles seront supprimées. Si, entre-temps, votre véhicule a été vendu, surtout n'omettez pas de nous prévenir (par téléphone ou par courrier) afin que nous le retirions.

Les annonces couleurs sont aussi sur Internet http://gazoline.net

Alfa Romeo - Vds Alfa coupé Bertone 2000 de 1971, 11CV, belle restauration y compris mécanique (dossier visible). Prix et renseignements par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3431)*

Alfa Romeo - Vds très belle Giulia GT 1300 de 1972, moteur neuf, restaurée en 2009, 83.000km, couleur Amaranto, intérieur beige, pas de rouille, CG collection. Prix: 15.500 euros. Dpt 40. T. 06.80.30.65.54. *(3399)*

Alfa Romeo - Vds Giulia Nuova Super de 1976, 9CV, 4 places, très belle auto. Prix et renseignements par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3369)*

Alfa Romeo - Vds Alfa Spider 2000 coda tronca 1976, 34.382 miles, révisé, BE carross, pas de corrosion, int simili noir, capote BE: 13.900 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3461)*

Alfa Romeo - Vds Alfa Spider cabriolet de 1989, très bon état, sièges refaits à neuf, 82.000km. Prix: 7.000 euros. Dpt 21. T. 06.18.54.44.39. *(3394)*

Alpine - Vds V6 GT turbo de 1990, parfait état, cuir, ABS, très belle auto de collection. Prix: 19.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3384)*

Alpine - Vds GTA turbo de 1990, rouge, 130.000km, intérieur cuir noir, ABS, frais récents, révisée, pot 4 sorties Devil. Prix: 20.000 euros à débattre. Dpt 35. T. 06.99.90.15.29. *(3392)*

Austin - Vds Taxi London FX4 de 1981, freins, moteur, pneus, entretien spécialiste, plaques GB, strapontin AV, siège conducteur cuir, pare-chocs chromés. Prix: 6.500 euros à débattre. Dpt 78. T. 06.07.21.87.41. *(3500)*

BMW - Vds coupé 315 E21 de 1982, 4 cyl 1600cc 75ch, jantes BBS, 1re main, état d'origine exceptionnel, 75.000km certifiés, historique complet. Prix: 3.800 euros. Dpt 01. T. 04.37.26.81.46. *(3402)*

BMW - Vds 635 CSi du 11/01/1985, 130.000km, impeccable, boîte automatique, réglage assiette, ordinateur, sièges tissu. Prix: 7.000 euros. Dpt 77. T. 06.43.31.07.76. *(3478)*

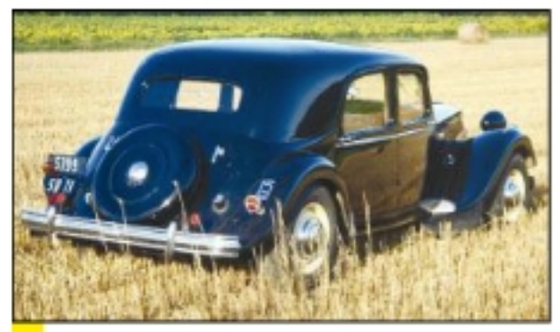
Cadillac - Vds Coupé de Ville de 1963, BA, direction assistée, vitres électriques, sièges AV séparés électriques, intérieur cuir, beau véh d'orig usine GM à Bienne (CH), compt km. Prix: 29.500 euros. Dpt 67. T. 03.88.84.52.69. *(3331)*

Chrysler - Vds Cordoba de 1978, 56.602km, essence, 44CV, métal doré, int velours vert, mot et méca refaits à neuf (fact), clim, radio K7, sièges élec, régul vit, hard-top beige: 10.000 euros à déb. Dpt 85. T. 02.51.52.56.75. *(3453)*

Citroën - Vds 5 HP Trèfle de 1925, restauration complète, CGN, CT OK. Prix: 17.500 euros. Dpt 36. T. 06.81.10.26.89. *(3443)*

Citroën - Vds B12 conduite intérieure de 1926, restaurée de A à Z, état collection, dossier restauration, état irréprochable. Prix: 16.000 euros. Dpt 43. T. 06.10.47.77.83. *(3495)*

Citroën - Vds Rosalie 8A de 1932, bon état, 3.964km, carte grise collection, sellerie en excellent état, CT 2010 OK. Prix: 9.000 euros. Dpt 54. T. 06.30.44.13.35. *(3344)*



Citroën - Vds Traction 15/Six de 1951, malle plate, restaurée, superbe. Prix: 27.500 euros. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3355)*

Citroën - Vds Traction 11B de 1953, 11CV, très belle et saine. Prix et renseignements par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3537)*

Citroën - Vds Traction 11BL de 1953, 54.223km, très saine, importante révision mécanique, intérieur d'origine parfait, chromes neufs. Prix: 12.800 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3492)*

Citroën - Vds Traction 11B 1955, mot 11D en TBE d'orig, 80.000km, intér d'orig ss housse: 13.000 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3383)*

Citroën - Vds Traction 11B de 1955, TBE, révisée, CT fait, 4 pneus neufs, photos par mail dispos, pas de frais à prévoir. Prix: 11.900 euros. Dpt 87. T. 06.60.45.67.77. *(3508)*

Citroën - Vds Traction 11BL 1956, réfection mécanique faite en 2010, tournante, bonne base de resto, peint et intér à revoir, vendue en l'état. Prix: 5.500 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3488)*

Citroën - Vds Traction 11B de 1956, CGN, excellente sellerie, peinture propre, état mécanique correct, 45.437km. Prix: 9.800 euros. Dpt 72. T. 06.73.58.62.39. *(3459)*

Citroën - Vds ID 19 de 1959, totalement restaurée, exceptionnelle. Prix: 22.000 euros. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3359)*

Citroën - Vds DS 19 de 1960, restauration ancienne à reprendre, très belle carrosserie. Prix: 12.000 euros. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3357)*

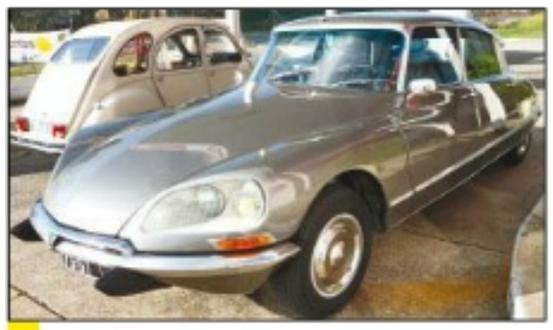
Citroën - Vds 2CV de 1963, restaurée, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3538)*

Citroën - Vds Ami 6 de 1964, 4 places, CGN, verte, 3CV, 61.214km, restaurée, aucune corrosion, belle peint, sellerie refaite, CT OK: 9.500 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3415)*

Citroën - Vds DS 21 cabriolet de 1966, totalement restauré et authentique. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3356)*

Citroën - Vds très belle DS 19 de 1967, liquide vert, cuir, compteur Jaeger, bte manuelle. Prix: 20.000 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3381)*

Citroën - Vds Traction cabriolet de 1967 type 7C, 9CV, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3532)*

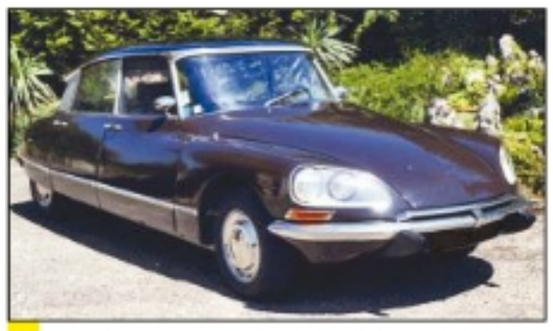


Citroën - Vds DS 21 Pallas de 1968, mécanique neuve (mot, hydro, pneus...) tab Jaeger, cuir noir, aucune corrosion, état concours. Prix: 29.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3434)*

Citroën - Vds DS 19 Confort de 1968, boîte hydrau, 117.000km, caisse saine, très bel intér rouge, bon état méca, peinture et détails à revoir. Prix: 11.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3494)*

Citroën - Vds DS 19 de 1968, 2e main, 66.000km d'origine, exceptionnelle. Prix: 29.000 euros. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3358)*

Citroën - Vds Ami 6 Club de 1969, série n°434291 type AM2 SIEPA, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3428)*



Citroën - Vds DS 21 Pallas de 1969, parfait état, part toute distance, toutes les pièces d'usure sont récentes. Prix: 17.500 euros. Dpt 38. T. 06.87.56.14.74. *(3320)*

Citroën - Vds très belle ID 19 1970, 2e main, aucune corrosion, mécanique entièrement révisée, pneus XAS, sellerie Targa noire exceptionnelle. Prix: 16.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3491)*

Citroën - Vds DS 21M Confort 1970, blanche, toit gris, 46.669km, bte 4 méca, carbu, véh restauré (10.500 euros fact) TBEG, CT OK: 18.200 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3328)*

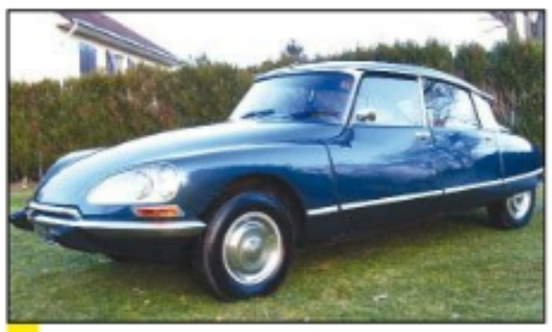
Citroën - Vds DS 21 IE Pallas de 1971, boîte 5, entièrement révisée, intérieur tissu rouge, vitres teintées. Prix: 14.500 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3433)*

Citroën - Vds DS 21 iE Pallas de 1971, sable métal, cuir fauve, parfait état, 99.000km d'origine. Prix: 26.000 euros. Philippe Losson - Citroën de Collection. Dpt 71 Tournus. T. 06.10.27.04.11 ou philippe@losson.com. *(3360)*

Citroën - Vds DSpécial de 1972, BV5, DA, phares direct, révision générale (peinture, intérieur, extérieur) faite par pro. Prix: 11.000 euros. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3335)*

Citroën - Vds DSpécial de 1972, état exceptionnel, très saine, intérieur Targa fauve, importante révision mécanique ainsi que pneus XAS neufs. Prix: 17.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3493)*

Citroën - Vds DSuper de 1972, CGN, beige, 11CV, 91.097km, sellerie skaï marron, dossier complet, TBE, CT OK. Prix: 12.000 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3502)*



Citroën - Vds DSuper 5 21M de 1973, état d'origine sauf peinture en 2006. TBE, aucune corrosion. Prix: 13.500 euros. Plus de renseignements par tél. Auto Rétro Passion. Dpt 18. T. 06.62.40.27.92. *(3517)*

Citroën - Vds DS 21 de 1973, 2e main, CT OK, très bon état. Prix: 10.000 euros à débattre. Dpt 11. T. 06.81.46.18.86. *(3378)*

Citroën - Vds DS 21 de 1973, boîte méca 5 vitesses, intérieur cuir, vitres teintées, TBEG, CT OK. Prix: 12.000 euros. Dpt 66. T. 04.68.55.13.02. *(3448)*

ANNONCES COULEUR

Citroën - Vds DS 20 Confort 1973, CGN, 63.300km, 11CV, bte hydrau, pneus neufs XAS, int tissu rouge, pas de corrosion, TBEG, CT OK: 19.500 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3404)*

Citroën - Vds 2CV fourgonnette AK400 de 1974, mécanique et carrosserie restaurées, contrôle technique OK, carte grise. Prix: 4.500 euros. Dpt 45. T. 01.49.79.04.38 ou 06.31.65.06.50. *(3450)*

Citroën - Vds DS 20 de 1974, couleur ivoire, TBE, pas de corrosion, boîte hydrau, vitres teintées, CT OK, CGN. Prix: 12.000 euros. Dpt 34. T. 06.08.22.18.49. *(3485)*

Citroën - Vds DS 20 break 1974, familiale 7 pl, véh sain sans corrosion, entièrement révisé, CT vierge, dossier resto important, état except. Prix: 23.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3490)*

Citroën - Vds DS 23 iE Pallas 1974, une des dernières, entièrement d'origine, très belle, dessous impeccables, rare dans cet état, CT OK, roule TB. Echange et reprise poss. Dpt 71. Garage Rare et d'Origine. T. 06.16.15.34.17. *(3353)*

Citroën - Vds 2CV de 1979, très saine, 90.000km, capote + pneus + phares neufs, intérieur noir très sain. Prix ferme: 6.000 euros. Dpt 66. T. 06.84.69.99.29. *(3506)*

Citroën - Vds Acadiane de 1979, CT OK, 124.200km, allumage électronique, TBE, couche garage, carte grise collection. Prix: 2.900 euros. Dpt 24. T. 05.53.31.94.39. *(3376)*

Citroën - Vds Acadiane de 1980 avec galerie, 48.000km, très saine, sellerie parfaite. Prix: 5.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3388)*

Citroën - Vds Méhari 4x4 de 1980, restaurée, contrôle technique OK, 80.000km. Prix: 16.000 euros. Dpt 13. T. 06.09.96.29.73. *(3393)*

Citroën - Vds 2CV6 Charleston de 1981, véhicule rare, 9.000 euros de pièces depuis restauration faite de A à Z. Prix cote. Dpt 22. 06.63.82.08.38. *(3436)*

Citroën - Vds cabriolet kit Leman sur 2CV AZKA 1982, 86.700km, aucune corrosion, CT OK 07/2012. Prix: 7.650 euros. Dpt 44. T. 02.40.23.71.05 ou 06.75.93.17.16. *(3529)*

Citroën - Vds Acadiane de 1985 pour pièces, 90.000km, BE, pneus neufs, carrosserie bonne sauf portes AR, CT OK. Prix: 1.300 euros. Dpt 79. T. 06.81.76.40.27. *(3509)*

Citroën - Vds Acadiane de 1986, 62.980km, entièrement révisée, intérieur et carrosserie dans un état exceptionnel, véhicule soigné. Prix: 6.900 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3489)*

Citroën - Vds CX TD série 2 de 1986, aucune fuite hydraulique ni aucun liquide, 1.200 euros de factures juillet 2013, CT OK, toute option sauf cuir. Prix: 3.300 euros à déb. Dpt 65. T. 06.44.74.56.50. *(3342)*

Citroën - Vds 2CV Cocorico de 1987, très bon état, nombreuses pièces neuves. Prix: 9.000 euros à débattre. Dpt 71. T. 06.33.76.74.26. *(3406)*

Citroën - Vds CX Limousine (cause nouveau projet), voiture entretenue, dort dans garage, BE, révisée par moi-même, étant mécanicien, factures à l'appui. Dpt 91. T. 06.30.13.64.08. *(3317)*

Citroën - Vds 2CV6 de 1988, blanche, 75.000km, châssis et plate-forme changés, jtes, pneus, capote, échapp complet et batterie neufs, TBE, urgent. Prix: 6.200 euros à débattre. Dpt 60. T. 06.08.22.60.62. *(3417)*

Dodge - Vds Ramcharger Royal SE de 1984, 58.000km, CT OK, peinture récente, freins, allumage, carbu et amortisseurs neufs, treuil, attelage. Prix: 12.200 euros. Dpt 73. T. 06.17.98.21.27. *(3507)*

Fiat - Vds 1500 cabriolet de 1965, tôlerie d'origine, très belle auto, saine. Prix: 16.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3425)*

Fiat - Vds Fiat 500 de 1967 préparée, freins, suspension, moteur, intérieur, électricité, carrosserie + pièces d'origine. Prix: 8.000 euros. Dpt 13. T. 06.74.93.12.87. *(3330)*

Fiat - Vds Fiat 500 L de 1971, bon état général, factures d'entretien, CT à la vente. Prix: 5.800 euros à débattre. Dpt 75. T. 06.45.93.84.08 (ap 19h). *(3465)*

Fiat - Vds Fiat 500 de 1972, intérieur blanc, jantes alu, pneus neufs, échappement chromé, volant alu, freins refaits. Prix: 7.500 euros. Dpt 72. T. 06.76.67.63.82. *(3457)*

Fiat - Vds Croma 1990, Tour de France authentique, intérieur cuir noir, aménagement spécial, roues alu, découvrable, pub d'orig, voiture officielle directeur, CG, CT. Prix: 3.300 euros. Dpt 30. T. 06.03.08.22.74. *(3480)*

Fiat - Vds Barchetta 1800 130ch, 137.400km, excellent état carross et méca, VE, radio CD antenne élect, hard-top, sellerie BE, CT OK: 6.790 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3423)*

Ford - Vds Mutt M151 A1 complète de 1960, carte grise, TBE mécanique, CT OK + remorque M416. Prix: 6.900 euros. 2e M151 pour pièces, reprise possible. Garage Cazin. Dpt 62. T. 03.21.93.65.68. *(3345)*

Ford - Vds Mustang coupé V8 33CV de 1972 à finir. Renseignements complémentaires par tél. Dpt 46. T. 06.86.75.55.92. *(3520)*

Ford - Vds Fiesta XR2 de 1985, CT OK, parcourt toute distance, photo sur demande + lot pièces. Prix: 2.200 euros. Dpt 40. T. 05.58.48.30.41 ou 06.76.74.82.36. *(3454)*

Honda - Vds 2 coupés CRX. Le 1er de 1984, 240.000km équipé GPL, CT OK, peint à prévoir: 12.500 euros. Le 2e, 310.000km à restaurer. Prix: 3.500 euros. Dpt 23. T. 05.87.57.11.43 ou 06.34.14.55.44. *(3332)*

Honda - Vds coupé CRX 170ch de 1991, 138.500km, accidenté, modifié électroniquement, pour pièces. Prix: 1.100 euros. Dpt 23. T. 05.87.57.11.43 ou 06.34.14.55.44. *(3333)*

Hotchkiss - Vds Anjou 50 de 1953 d'origine, 6 cyl, 20CV, intérieur cuir rouge, révisée, fonctionne très bien, CT OK, CGN, plus de renseignements par tél. Prix: 18.500 euros. Dpt 31. T. 06.03.53.58.61. *(3349)*

Hotchkiss - Vds Jeep M201 de 1964, bte 3 vit, 62.229 miles, méca et carross BE, châssis OK, pas de corrosion. Prix: 9.500 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3462)*

Hotchkiss - Vds (cause âge) Jeep diesel HWLD de 1969, bon état d'origine, moteur en rodage, capote 2 places avec portes neuves, CT, CGN. Prix: 9.000 euros. Dpt 08. T. 06.80.23.05.97 (av 20h). *(3463)*

Jaguar - Vds Mk2 de 1962, motorisation 3.8L, conduite à gauche, TBEG, roule tous les jours, à réviser. Livraison poss. Prix: 23.500 euros. Dpt 94. T. 06.60.22.15.75. *(3539)*

Jaguar - Vds XJ 12 5.3L de 1992, 66.000km, bleue, TBE, CT OK. Prix: 12.000 euros. Dpt 72. T. 06.18.61.35.32 ou mapob@numericable.com. *(3510)*

Lomax - Vds Lambda 3 de 1986, 3 roues, 3CV Citroën, essence, excellent état, CGF, CT OK, sport, parcourt ttes distances, boîte longue, coul ivoire/bordeaux. Prix: 12.000 euros. Dpt 33. T. 06.08.73.86.61. *(3540)*

Lotus - Vds Europa JPS de 1975, état concours, refaite à neuf par pro en 2010, intérieur cuir beige, historique connu (fact) + dossier expertise sur demande. Prix: 35.000 euros. Dpt 78. T. 06.86.57.75.32. *(3464)*

Bon de commande

A découper ou à photocopier et à renvoyer à
PIXEL PRESS STUDIO / BP1 / 78870 BAILLY (FRANCE)

La première génération* du bicylindre de la 2 CV a singulièrement évolué de 1949 à 1970 (1974 sur l'utilitaire AZU), passant de 375 à 425 cm³ et de 9 ch SAE à 18. Un accroissement de la puissance qui s'est accompagné d'une multitude de changements que nous détaillons dans cette étude menée par notre équipe technique. Pas à pas, image par image, sans rien omettre, nous avons imaginé une méthodologie de réfection parfaitement reproductible sans grosses connaissances mécaniques ni outillage spécifique. Du déshabillage à la mise en route, en passant par l'autopsie des pièces, la rectification et le montage, près de 1.000 photos commentées, des dizaines d'astuces et des opérations rarement montrées, y compris par le Manuel de réparation Citroën, pour redonner à votre moteur une deuxième jeunesse.

* La génération suivante (435 et 602 cm³) est traitée dans un deuxième volume.

Egalement disponible sur notre site autotech.gazoline.net

Oui, je souhaite passer commande
de ..... exemplaire(s) du livre **RÉFECTION MOTEUR CITROËN 2 CV 375 ET 425 CM³**
au prix unitaire de **29€** auquel je rajoute 4€
de frais de port, soit un total de **33€**.
..... exemplaire(s) x 33€ = €

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO
☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire
☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE
Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

ANNONCES COULEUR

Matra - Vds Bagheera de 1978, TBE, peinture neuve rouge, expertisée, révision mot + bte + freins + carbu, 96.480km. Prix: 7.800 euros à déb. Dpt 31. T. 06.75.88.07.58. *(3395)*

Mercedes - Vds 230 SL Pagode de 1964, restauration quasi complète: moteur, peinture, moquette et capote neufs. CT OK. Prix: 40.000 euros à déb. Visible à Paris. Dpt 75. T. 06.09.17.83.63 ou tdali@cegetel.net. *(3327)*

Mercedes - Vds 250 SL Pagode de 1967, décapotable avec hard-top, TBE, carrosserie impeccable, 14.800km après révision, couleur champagne, intérieur noir. Prix: 38.000 euros. Dpt 40. T. 06.80.30.65.54. *(3400)*

Mercedes - Vds 280 SLC de 1975, 2e main, 78.000km certifiés, vert métal, cuir noir, BM, TOE + glaces, entretien MB. Expertisée par M. Cornu 15.000 euros. Vente au plus offrant rapidement. Dpt 84. T. 04.90.69.87.88. *(3322)*

Mercedes - Vds 230/6 de 1975, très bien préservée et entretenue. Prix: 4.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3426)*

Mercedes - Vds 230 de 1977, moteur 4 cyl, 2e main, 169.000km, boîte automatique, direction assistée, TBE. Prix: 2.590 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3368)*

Mercedes - Vds 4x4 6230 de 1980, moteur sans plomb, treuil, 4 roues TT, hard-top, roule régulièrement, très fiable, très bon état. Prix à débattre. Dpt 14. T. 02.31.64.60.43 ou 06.80.87.42.02. *(3403)*

Mercedes - Vds 300 D de 1981, 2e main, parfait état d'origine, verte, carte grise normale, CT fait 10/2013, direction assistée, intérieur noir, boîte 4 vit, 245.000km. Prix: 3.500 euros. Dpt 47. 06.85.41.90.56. *(3514)*

Mercedes - Vds 200 de 1983, 1re main, parfait état d'origine, carte grise normale, 150.000km, CT OK. Prix: 3.700 euros. Dpt 34. T. 06.07.15.72.14. *(3350)*

Mercedes - Vds 280 CE de 1983, parfait état, ABS, 130.000km, CT OK. Prix: 6.000 euros. Dpt 45. T. 02.38.67.13.61 (ap 20h). *(3446)*

Mercedes - Vds 300 SE de 1986, boîte auto, vitres et toit ouvrant électriques, 210.000km, parfait état d'origine, pas de corrosion, carte grise normale, CT 07/15. Prix: 8.300 euros. Dpt 09. T. 05.61.60.64.07 ou 06.04.14.17.59. *(3438)*

Mercedes - Vds 500 SEL de 1986, toutes options, état neuf, pour amateur recherchant ce qu'il y a de mieux. Prix: 9.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3474)*

MG - Vds MGB GT de 1967, overdrive, roues fils, très belle auto entretenue. Prix: 12.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3471)*

MG - Vds MGB roadster de 1972, origine française, overdrive, roues fils, excellent état, entretenue. Prix: 15.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3424)*

MG - Vds Midget cabriolet de 1974, 7CV, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3536)*

MG - Vds très belle MGB cabriolet de 1975, entièrement restaurée, moteur, boîte 4.000km, roues chromées à rayons, intér cuir beige neuf, état proche concours, roule TB, CGC. Prix: 19.800 euros. Dpt 80. T. 06.87.11.31.34. *(3512)*

MG - Vds MGB cabriolet de 1979, overdrive, véh en excellent état, très fiable. Prix: 9.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3470)*

Mini - Vds Austin Mini 1990, 4CV, moteur 50.000km, CT vierge, pas de corrosion, part toute distance, aucun frais (3.000 euros de factures). Visible à Nice. Dpt 06. T. 06.18.03.01.61. *(3377)*

Opel - Vds Rekord C 17S de 1969, 150.000km, carte grise collection, contrôle technique, bon état général. Prix: 2.500 euros. Dpt 76. T. 06.03.99.04.94. *(3341)*

Opel - Vds Commodore GSE 2.8L de décembre 1972, roulante, CT OK. Prix: 2.000 euros. Dpt 91. T. 06.95.81.22.12 ou bha310@yahoo.fr. *(3319)*

Panhard - Vds PL 17 Relmax de 1964, très bon état, moteur refait par spécialiste. Prix: 7.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3382)*

Panhard - Vds 24 BT de 1967, roule régulièrement, amortisseurs, freins et pneus parfaits, 61.680km, aucun défaut, part par la route, CT OK. Prix: 9.500 euros. Dpt 64. T. 06.86.16.11.83. *(3316)*

Peugeot - Vds belle 201 Boulangère de 1937, moteur refait à neuf par professionnel, 100km, CT OK, dort dans garage, idéal pour pub. Prix: 7.200 euros. Dpt 77. T. 06.08.46.84.79. *(3398)*

Peugeot - Vds 202 de 1939, 5.000km depuis restauration, CT OK. Prix: 7.900 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3364)*

Autotech Gazoline

VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

autotech.gazoline.net

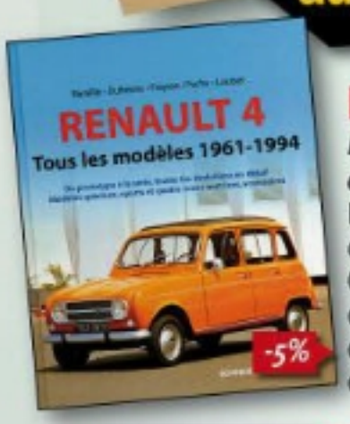
EN VEDETTE

Restaurez votre voiture de collection

Jean-Marc Poulain, éd. ETAI, 256 p., album cartonné.

La réédition de la Bible du restaurateur, soigneusement actualisée pour dépasser le travail sur les ancêtres et autres autos vintage. Une référence qui a guidé nos premiers pas et trouve ici une deuxième jeunesse. Le parfait complément de notre propre ouvrage : *Techniques de restauration.* ***Réf. Eta 0130***

~~45€~~ **42,75€** -5%



Renault 4, tous les modèles 19661-1994

Baraillé, Dufresne, Fraysse, Fuchs, Loubet, éd. Schneider Média, 192 p., album cartonné.

Evolutions, numéros de série, teinte du nuancier millésime par millésime... Cet ouvrage recèle une multitude de renseignements sur la R4 et ses dérivés, enrichis d'une iconographie exceptionnelle. ***Réf. Sch 0128***

~~29,90€~~ **28,40€**

COUP DE CŒUR

VW Kombi et Transporter, de fidèles serviteurs

Dimitri Urbain, éd. ETAI, 208 p., format 250 x 300 mm, album cartonné sous jaquette.

Un ouvrage de référence, richement illustré et s'intéressant surtout à la vie ludique de cet engin à part. ***Réf. Eta 0121***

~~42,60€~~ **40,47€** -5%

Michelin à la conquête de l'automobile

Patrice Vergès, éd. ETAI, 240 p., album cartonné sous jaquette.

L'histoire de l'entreprise clermontoise créée en 1889, à travers la famille fondatrice, les usines, les développements techniques, les records auxquels la marque est associée, la compétition... ***Réf. Eta 0127***

~~42€~~ **39,90€** -5%

Ford Taunus, de la 12 M à la 26 M

Franck Rousset, éd. ETAI, 192 p., album cartonné sous jaquette.

L'ouvrage de référence, en français, qui permet de suivre pas à pas l'évolution d'une gamme à succès. Un petit bijou. ***Réf. Eta 0120***

~~42,60~~ **40,47€** -5%

Simca, les années Pigozzi (1936-1964)

Didier Beaujardin, Denis Darotchetche et Mick Duprat, éd. ETAI, 192 p., album cartonné sous jaquette.

L'histoire de Simca à travers les miniatures des modèles produits sous l'ère Pigozzi. Une petite merveille d'érudition. ***Réf. Eta 0131***

~~38€~~ **36,10€** -5%

Renault sous l'Occupation

Patrick Lesueur, éd. ETAI, 192 p., album cartonné sous jaquette.

En secret ou pour répondre à des besoins ponctuels, le bureau d'études de Renault a développé pendant la guerre des projets pour la première fois dévoilés. ***Réf. Eta 0132***

~~38€~~ **36,10€** -5%

Jean Behra, Prince des damiers

Jean-Luc Fournier, éd. Bielles Doo Wap, 256 p., album cartonné.

Le premier livre sur une icône, Jean Behra, l'un des plus grands pilotes de son temps. Sa carrière a été courte, mais fulgurante. Elle est détaillée jusque dans ses plus sombres recoins. ***Réf. Doo 0133***

~~45€~~ **42,75€** -5%

Le guide de la Renault 4

Philippe Berthonnet, éd. ETAI, 176 p., format 195 x 255 mm, album cartonné.

L'évolution, les éléments d'identification, les modèles dérivés, les chiffres de production, le nuancier, la notice d'entretien... ***Réf. Eta 0122***

~~33,55€~~ **31,87€** -5%

Citroën 2 CV, Typologie & guide d'achat

Baraillé, Bölts, Tavioni et Willms, éd. Schneider Media, 168 p., format 220 x 270 mm, album cartonné.

Le livre référence sur la plus populaire des Citroën avec toutes ses évolutions et les pièges à éviter. ***Réf. Pix 1031***

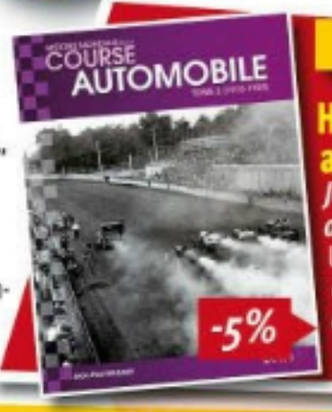
29,90€

Histoire mondiale de la course automobile - T1 (1894-1914)

Jean-Paul Delsaux, éd. ETAI, 320 p., album cartonné sous jaquette.

Un premier opus brillant qui retrace les balbutiements de la compétition automobile en mêlant progrès technique et aventures humaines. ***Réf. Eta 0123***

~~48€~~ **45,60€** -5%



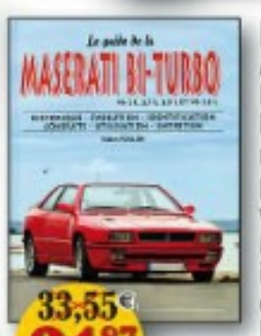
COUP DE CŒUR

Histoire mondiale de la course automobile - T2 (1915-1929)

Jean-Paul Delsaux, éd. ETAI, 256 p., album cartonné sous jaquette.

Un deuxième opus narrant l'arrivée des voitures allemandes qui perturbent la suprématie française, la naissance de célèbres circuits (Ascot, Montlhéry, Miramas) ou encore le déroulement de la première édition des 24 Heures du Mans. ***Réf. Eta 0129***

~~48€~~ **45,60€**



Le guide de la Maserati bi-turbo

Fabien Foulon, éd. ETAI, 208 p., album cartonné.

Lors de sa présentation, la bi-turbo déchaîne les passions, remplissant le carnet de commandes d'un constructeur qui n'en espérait pas tant. Mais ses défauts de jeunesse vont vite faire déchanter la clientèle. Cette Maserati n'en reste pas moins un engin intéressant à collectionner, à condition de ne pas se tromper lors de l'achat. D'où l'intérêt de ce guide qui passe en revue les évolutions, les modèles et les pièges à éviter. ***Réf. Eta 0126***

~~33,55€~~ **31,87€** -5%

TOUS LES JOURS, DES PROMOS SUR NOTRE SITE autotech.gazoline.net

Autotech Gazoline — VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE — autotech.gazoline.net

Je vous passe commande des ouvrages suivants :

Réf.	Titre	Prix
	TOTAL	
Frais de port et d'emballage 4€ par ouvrage soit .... x 4€ =		
	TOTAL GÉNÉRAL	

BON DE COMMANDE AUTOTECH GAZOLINE

A remplir et à renvoyer à AUTOTECH GAZOLINE - BP1 - 78870 BAILLY (FRANCE) accompagné de votre règlement

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire

☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration OBLIGATOIRE Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

ANNONCES COULEUR

Peugeot - Vds superbe 203 tôlée C5 1952, entièrement restaurée (22.000 euros de fact à l'appui), état concours, ext, int, sellerie, mot, freins... neufs. Prix: 19.000 euros. Auto Rétro Passion. Dpt 18. T. 06.62.40.27.92. *(3519)*

Peugeot - Vds 203 A de 1953, CGN, noire, 7CV, 23.767km, TO, flèches directionnelles en état, int skaï beige/bleu, BE, CT OK. Prix: 4.200 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3479)*

Peugeot - Vds 203 de 1955, toit ouvrant, peinture neuve, très belle auto. Prix: 9.880 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3476)*

Peugeot - Vds 203 tôlée type 203C5 de 1956, belle restauration. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3530)*

Peugeot - Vds 203 de 1957 type 203 C8 bâché, 7CV, belle restauration par professionnels. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3534)*

Peugeot - Vds 203 C de 1959, carte grise collection, bon état général. Prix: 7.000 euros. Dpt 54. T. 06.81.57.15.59. *(3515)*

Peugeot - Vds 403 commerciale de 1959 en cours de restauration, complète avec ses papiers (vds cause raison de santé). Prix: 1.200 euros. Dpt 38. T.04.74.96.93.56. *(3528)*

Peugeot - Vds 403 de 1964 type 403 B7, 7CV, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3533)*

Peugeot - Vds 404 cabriolet de 1965, capote + hard-top, dans son jus, saine. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3429)*

Peugeot - Vds 404 Super Luxe 1965, CGN, 19.518km, 9CV ess, toit ouv, sellerie cuir caramel, qqes détails carross à rev, TBE, révisée: 6.700 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3419)*

Peugeot - Vds 204 de 1967 en très bon état, 77.000km d'orig, intérieur simili état neuf. Prix: 4.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3385)*

Peugeot - Vds 404 U8D pick-up diesel de 1968, CGN, bâche grise TBE, véh très sain, 8CV, banquette 3 pl, CT OK. Prix: 6.300 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3504)*

Peugeot - Vds 504 coupé de 1973, saine, bon état général, sellerie velours en bon état. Prix: 6.000 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3379)*

Peugeot - Vds 504 B12 cabriolet de 1974, 11CV essence, 157.410km, sellerie neuve, très bon état. Prix: 15.000 euros à débattre. Dpt 30. T. 04.66.34.40.14. *(3467)*

Peugeot - Vds 604 GRD turbo en excellent état, options, 1re main, a parcouru régulièrement 6.000km par an, très économique. Prix: 5.800 euros. Dpt 31. T. 06.71.65.62.66. *(3334)*

Peugeot - Vds 205 GTi 1600 105ch 1987, 200.800km, grise, LVE, FC, révision méca faite, pas de corrosion, intér/sellerie OK, 4 pneus nfs, CT OK: 6.390 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3422)*

Plymouth - Echange Coronado V8 de 1962, 9 places, CT OK 10/2013, CGN, contre Dodge Lancer coupé 1962 TBE ou Plymouth Valiant coupé 1962, TBE. Dpt 72. T. 06.78.51.85.74. *(3468)*

Pontiac - Vds Grand-Prix de 1981 (suite achat camion américain), V8, boîte auto, 130.000km, conso 10L/100km, maître-cylindre et étriers AV neufs. Prix: 6.500 euros. Dpt 68. T. 06.83.10.63.77. *(3496)*

Pontiac - Vds Firebird automatique V6 de 1994, 77.000km, bon état, essence, couleur bordeaux. Dpt 45. T. 02.38.72.16.16. *(3452)*

Porsche - Vds 914 de 1970 et 1976 en bon état, très saines de caisse. Prix à partir de 13.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3389)*

Porsche - Vds 924 S de 1987, clim, très belle peinture neuve, moteur Porsche. Prix: 6.880 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3475)*

Porsche - Vds 944 S2 cab 1991, 3L, 211ch, 127.500km, TBE carross et méca, distrib neuve, capote élec TBE, int cuir, clim, bien chaussée: 13.490 euros. ESI Automobiles. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3352)*

Renault - Vds KZ pick-up de 1925, bon état, roulante, restaurée en 1998 + un arbre de roue de rechange, bonne sellerie. Prix: 20.000 euros. Dpt 79. T. 05.49.35.85.62. *(3407)*

Renault - Vds Primaquatre ACL2 de 1938, CT OK, bon état d'origine, pneus neufs, 2e main, historique connu. Prix: 8.000 euros. Dpt 37. T. 06.43.20.48.45. *(3444)*

Renault - Vds Novaquatre commerciale moteur 85 de 1938, carte grise collection, parfait état, toujours à l'abri, 14.713km compteur. Prix: 9.000 euros + 1 moteur pour pièces. Dpt 41. T. 02.54.32.41.67. *(3315)*

Renault - Vds 4CV de fin 1948, vrai type R1060, voiture très rare et en bon état. Echange et reprise poss. Dpt 71. Garage Rare et d'Origine. T. 06.16.15.34.17. *(3542)*

Renault - Vds ou échange Colorale Prairie de 1952, restauration complète comme à l'origine, part par la route, CGN, CT OK. Prix: 11.000 euros. Dpt 62. T. 06.08.40.81.26. *(3418)*

Renault - Vds 4CV Sport de 1954, état d'orig exceptionnel, jamais restaurée, 2e main, 87.000km, galerie, radio, certificat expertise 9.500 euros, vendue 8.500 euros, part par la route. Dpt 17. T. 06.82.69.26.81. *(3498)*

Renault - Vds 4CV Sport berline de 1954, rouge, 65.000km, restaurée avec pièces neuves, peinture refaite par professionnel, roule très bien. Prix: 7.000 euros. Dpt 53. T. 02.43.03.28.56. *(3405)*

Renault - Vds 4CV Luxe de 1956, TBEG, intérieur d'origine, 4 pneus neufs. Prix: 7.200 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3524)*

Renault - Vds Dauphine de 1958 en état exceptionnel, 45.000km, intérieur en parfait état. Prix: 7.900 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3380)*

Renault - Vds Dauphine R1090 de 1958, berline bleu ciel, intérieur tissu, boîte 4 vitesses, restauration ancienne, bon état de marche et de présentation, CT OK, part ttes distances. Prix: 3.990 euros. Dpt 01. T. 04.37.26.81.46. *(3401)*

Renault - Vds 4CV type R1062 de 1960, peinture neuve, 4 pneus neufs, très saine, sellerie d'origine, très bon état. Dpt 79. T. 06.65.64.87.91. *(3416)*

Renault - Vds Dauphine R1090 de 1962 en superbe état, restaurée en 2004, tout fonctionne parfaitement, démarreur et batterie 6 V neufs. Prix: 6.000 euros à déb. Dpt 72. T. 06.11.92.24.41. *(3449)*

Renault - Vds Dauphine de 1962, CGN, couleur vert d'eau, sellerie skaï rouge, véhicule sain et en BEG, CT OK. Prix: 5.800 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3513)*

Renault - Vds Dauphine Export R1094 de 1965, 5CV, 1.939km, CGN, gris métal, int skaï fauve, CT OK, TBEG. Prix: 8.500 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3501)*

Renault - Vds véritable R8 Gordini 1135 1968, entièrement restaurée en 2008: peint, intér, moteur..., 19.000km depuis resto, état concours: 49.000 euros. Renseignements par tél. Auto Rétro Passion. Dpt 18. T. 06.62.40.27.92. *(3518)*

Renault - Vds R8 Gordini R1135 de 1968, très bon état, jantes Delta, ne fait pas de circuit. Dpt 17. T. 05.46.48.51.51 (HR). *(3455)*

Renault - Vds R8 gordinisée de 1969, moteur V85 18.000km, boîte 5 R8 Gordini, tableau de bord Gordini. Prix: 13.000 euros, plus d'infos par tél. Dpt 21. T. 06.84.07.44.53. *(3442)*

Renault - Vds superbe R8 S de 1969, entièrement restaurée, état concours. Prix: 19.000 euros. Plus de renseignements par tél. Auto Rétro Passion. Dpt 18. T. 06.62.40.27.92. *(3516)*

Renault - Vds coupé R15 TL de 1972 type 1300, 7CV, 91.100km, pneus, peinture, embrayage et échapp neufs, excellent état, CT OK jusqu'au 08/2015, aucune corrosion, intérieur skaï noir. Prix: 4.500 euros. Dpt 91. T. 01.69.42.20.78. *(3397)*

Renault - Vds R16 TL 1152 de 1973, 31.000km d'origine, sans corrosion, peinture blanche d'origine, CT OK, intérieur skaï noir TBE. Prix: 4.700 euros (curieux s'abstenir). Dpt 26. T. 06.89.98.09.26. *(3340)*

Renault - Vds R5 TL de 1973, 28.765km, intérieur skaï noir, sans aucune corrosion, entièrement révisée (fact Renault), état exceptionnel. Prix: 8.000 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3435)*

Renault - Vds R12 break de 1976, embrayage, freins, pneus 3.000km. Prix: 1.490 euros + 3 autres modèles R12 break. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3527)*

Renault - Vds véritable JP4 N°63 de 1976, 70.000km, 1.100cc, CT OK, excel entretien, vitesses plancher, attelage, tte d'orig sauf sono. Sièges baquets, portes, capote... neufs. Prix ferme: 12.000 euros. Dpt 60. T. 06.16.52.30.71. *(3347)*

Renault - Vds R14 TL de 1977, état d'origine, 88.900km, intérieur skaï noir. Prix: 900 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3366)*

Renault - Vds R7 TL de 1978, 1re main, état d'origine, 115.000km, carte grise française, CT OK. Prix: 3.300 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3363)*

Renault - Vds R4 Safari série limitée de 1978, contrôle technique OK, bon état général. Prix: 3.500 euros. Dpt 46. T. 06.72.90.11.60. *(3458)*

ANNONCES COULEUR

Renault - Vds R16 TX 1978, TBE, 144.000km, gris métal, intér skaï bleu impec. Triangulation AV, 4 pneus, allum et freins nfs, roule ts les jrs, CT 2015, CGC. Prix: 6.500 euros. Dpt 64. T. 06.37.06.60.52 ou fauregilles@hotmail.fr. *(3541)*

Renault - Vds R5 TL de 1979, 64.700km, intérieur d'origine tissu orange, poignées chrome, part toute distance. Prix: 1.500 euros. Dpt 11. T. 06.07.62.87.90 (HR). *(3497)*

Renault - Vds R6 TL 1181 de 1979, CG collection, 78.000km, mécanique TBE, carrosserie saine, CT OK. Prix: 4.000 euros. Dpt 89. T. 06.81.81.47.20. *(3396)*

Renault - Vds R14 GTL de 1981, 1re main, 86.600km, intérieur velours, 5 vitesses. Prix: 900 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3365)*

Renault - Vds R5 GTL de 1981, CGN, 84.412km, 4CV, sellerie skaï fauve, véh révisé, prêt à prendre la route, CT OK. Prix: 1.800 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3440)*

Renault - Vds R18 Turbo berline de 1982, tournante, prévoir révision et restauration carrosserie. Prix: 850 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3523)*

Renault - Vds R18 GTL 4x4 de 1984, tournante, vendue en l'état: 750 euros + R18 4x4 TX 2L de 1984, BE d'orig: 1.800 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3522)*

Renault - Vds Rodéo 5 de 1984, plus de 3.000 euros de factures, aucun frais à prévoir, super état. Prix ferme: 4.800 euros. Dpt 31. T. 06.59.26.94.97. *(3339)*

Renault - Vds R4 Sixties du 10/05/1989, 136.126km, CGN, CT OK, batterie et pneus neufs, saine et complète. Prix: 3.300 euros. Stock-Auto. Dpt 18. T. 02.48.61.41.70 ou 07.87.50.03.72. *(3447)*

Renault - Vds R4 Clan de 1989, CGN, 73.000km, sellerie, tapis, int comme neuf, 4 pneus nfs, véh sain et révisé, CT OK: 7.500 euros. TBR Auto. Dpt 78. T. 01.30.88.53.19 ou 06.80.14.31.04. thierry.brebion@tbrauto.fr. *(3503)*

Renault - Vds R18 break turbo essence de 1984, état d'origine. Prix: 1.400 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3526)*

Simca - Vds Aronde 1300 Elysée 1957 en l'état, restau carross à finir, méca OK, échapp nf, freins refaits, réserv ess changé, intér à revoir: 2.490 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3420)*

Simca - Vds Chambord, rare, sortie de grange, tournante, à restaurer, très saine, intér sous housse en TBE. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3386)*

Simca - Vds Aronde P60 type BB de 1962, 7CV, série n° 1267952, modèle export, 75.000km. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3535)*

Simca - Vds Simca 1000 de 1962, très bon état général, intérieur d'origine, 56.400km. Prix: 4.900 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3367)*

Simca - Vds 1000 de 1968, TBE, 102.000km, très saine, intérieur en parfait état. Prix: 6.500 euros. Auto Passion 49 - Rte Le Mans Saumur D767 49 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. autopassion49@wanadoo.fr. *(3387)*

Sunbeam - Vds Sunbeam Alpine 2 de 1961, très saine, capote, freins, pneus, joint de culasse et coquilles de bielles neufs, options roues fils, overdrive. Prix: 15.500 euros à débattre. Dpt 53. T. 06.33.67.75.21. *(3346)*

Teilhol - Vds Tangara 1100 de 1990, TBE d'origine, voiture de famille. Prix: 3.900 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3525)*

Triumph - Vds TR3A de 1959, noire, TBE, aucun frais à prévoir, 6.000 euros de factures récentes, aucune corrosion, part toutes distances. Prix: 29.500 euros. Dpt 06. T. 06.15.16.42.18. *(3511)*

Triumph - Vds TR4A IRS de 1966, 12CV, frais importants récents. Prix et renseignements par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3370)*

Triumph - Vds TR6 carbu de 1975, 98.000km, restaurée, coul french blue, intér havane, bois, capote, sellerie et moq neuves, pneus neufs, pot inox, CT OK: 19.900 euros. Dpt 49. T. 06.28.07.77.61 ou jolyvin@gmail.com. *(3439)*

Triumph - Vds TR6 de 1975, carbus, excellente auto, parfaitement entretenue. Prix: 16.800 euros. Vander Automobiles. Dpt 13. T. 04.42.24.40.50 (HB) ou 06.21.09.39.52. *(3473)*

Triumph - Vds Spitfire 1500 FH de 1977, TBEG, 11.364km, peinture métallisée, CT OK. Prix: 8.000 euros. Dpt 14. T. 06.32.14.21.24. *(3477)*

Triumph - Vds Spitfire 1500 FH 1979, 31.700km, bon état méca et carrosserie, pas de corrosion, caisse saine, sellerie beige en BE, capote OK: 9.900 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3460)*

Viasa - Vds Jeep Viasa, diesel Perkins d'origine, TBE, CGC. Prix: 11.000 euros ou échange contre voiture ancienne. Dpt 22. T. 02.96.91.33.83 ou 06.37.65.32.62 (HR). *(3325)*

Volkswagen - Vds Cox cabriolet de 1971, 7CV, type 11D/1, grosse révision mécanique, très belle. Prix et renseignements complémentaires par tél, reprise, échange possible. Auto Rétro Coup De Cœur. Dpt 42. T 06.82.21.75.68. *(3531)*

Volkswagen - Vds 1600 fastback Karmann 1972, 6.592km, révision mécanique faite, restau carrosserie et peinture faite en 2011, mod très rare. Prix: 6.900 euros. Ni-Motors Vintage. Dpt 38. T. 06.38.50.03.32 ou esiautomobiles@gmail.com. *(3421)*

Volkswagen - Vds Cox 1200 de 1973, très saine, CT OK, intérieur cuir blanc, jantes Fusch, 70.000km. Prix ferme: 6.000 euros. Dpt 66. T. 06.84.69.99.29. *(3505)*

Volkswagen - Vds Caddy pick-up de 1983 refait complétement. Prix: 9.980 euros. Plus de renseignements par tél. Dpt 34. T. 06.99.43.34.02 ou x-remyyyy-x@laposte.net. *(3323)*

Volkswagen - Vds Golf 2 Memphis blanche de 1988, 190.000km, 3 portes, essence, 1re main, 6CV, 75ch, CT OK, TBEG, amortisseurs, embrayage, freins, cardans, pneus, accus et échappement neufs. Dpt 51. T. 06.80.76.55.72. *(3414)*

Volvo - Vds 340 de 1985, arbre transmission 3289197-4 à changer, excellent état par ailleurs, CT 13/03/2014, nombreuses options, attelage, jantes alu. Prix: 350 euros. Dpt 92. T. 01.41.41.03.22 ou 06.15.24.04.34. *(3441)*

Volvo - Vds 480 ES 1987, 152.000km, mot Renault 1.7l inject catalysé, ordi de bord, TBE méca, charnières de portes, aile AVD et feu brouillard à revoir. Prix: 1.200 euros à déb. Dpt 67. T. 06.73.61.96.95 ou mecaddict@outlook.fr. *(3486)*

Honda - Vds 400 Four Super Sport de 1979, 15.000km, dans son état d'origine, propriétaire depuis 33 ans. Prix: 3.000 euros. Dpt 08. T. 06.80.23.05.97 (av 20h). *(3451)*

Terrot - Vds 125 Tenace de 1961, 1re main, 23.000km (fact achat), complète et strictement d'origine, à remettre en route. Prix: 1.300 euros. Gge Madoyan. Dpt 69 Quincieux. T. 04.37.26.90.18 ou 06.13.80.61.26. *(3390)*

Velosolex - Vds Solex 3800 immatriculé, frein tambour, révisé, accessoires + Solexine + panier, jante AV neuve, fonctionne très bien, à essayer. Prix: 750 euros à déb. Dpt 78. T. 06.07.21.87.41. *(3499)*

Chevrolet - Vds camping-car JP 37 de 1981, essence + GPL, 6 places, chauffage, WC et clim récents, moteur 454 reconditionné, groupe électrogène, Mines OK. Prix: 15.000 euros. Dpt 87. T. 07.81.07.48.91. *(3343)*

Agrip - Vds tracteur forestier ARD 30 de 1956, avec carte grise. Prix: 2.000 euros à débattre. Dpt 38. T. 06.79.38.76.56. *(3324)*

Chauvin - Vds tracteur Chauvin de 1957, fabrication jurassienne, moteur 1 cyl diesel, bon état. Prix: 1.800 euros. Auto Rétro Du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. T. 04.37.05.20.45. Email: ard38@wanadoo.fr. *(3521)*

Citroën - Vds pour 2CV, capot, ailes AV/AR, portes AV/AR, malle, feux, optiques, calandre, ventilateur, collecteur, compteur, mécanique, divers. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3277)*

Citroën - Vds pour Ami 6, p-chocs AV/AR, façade, clignotants, capot, calandre, optique, ailes AV/AR, feux AR, porte hayon mécanique. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3279)*

Citroën - Vds pour Ami 8, p-chocs AV/AR, façade, clignotants, optique, calandre, ailes AV/AR, portes AV/AR, capot, feux, hayon, mécanique. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3280)*

Citroën - Vds pour ID/DS, pare-chocs, feux, phares, ailes AV/AR, portes, capot, malle, hayon, chromes, radiateur, pivot, transmission, accessoires. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3336)*

Citroën - Vds enjoliveurs Gala neufs pour jantes 2CV AZAM Export ou Ami 6. Enlèvement ou envoi. Dpt 93. T. 06.84.06.52.77 ou aam93150@orange.fr. *(3469)*

- Vds pompe à essence à positionner sur fût ou murale, parfait état de marche et de présentation. Prix: 400 euros. Plus de renseignement par tél. Dpt 40. T. 05.58.71.01.21. *(3348)*

- Vds 1 klaxon greu-greu à poussoir de 1920. Prix: 200 euros + divers outils garage. Dpt 10. T. 06.31.70.60.18. *(3326)*

LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

Alpine Renault A310 pack GT 1984

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** G012 - **Matières :** résine - **Couleurs :** blanc nacré irisé - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 120 euros + frais de port.

999. C'est le nombre d'exemplaires de cette A310 pack GT, fabriquée par Ottomobile. Le succès devrait être au rendez-vous parce que nous avons eu beau chercher, nous n'avons aucune critique à formuler. Cette miniature est splendide.

BMW Dixi et Mercedes-Benz L319 coffret Persil

Nom du fabricant : Bub - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 06944 - **Matières :** zamak - **Couleurs :** bicolore vert foncé et blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Persil - **Prix :** 37,80 euros.

La marque Persil fut créée en 1906 par Henkel, un groupe allemand fondé en 1876. Elle tient son nom du brin de persil qui ornait ses plaquettes de savon et des composants principaux de sa lessive, le perborate et le silicate. Bub propose un coffret de deux véhicules à l'effigie de l'enseigne : une BMW Dixi avec publicité Henkel tampographiée et une camionnette Mercedes-Benz L319 avec décoration Persil. Vendu dans une très belle boîte métallique, il n'en sera diffusé que 750 exemplaires.

Citroën 2CV6 avec remorque

Nom du fabricant : Eligor - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 101516 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bleu ciel - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 42 euros.

Eligor nous livre une sympathique 2 CV6 bleu ciel agrémentée de sa remorque monoroue du plus bel effet. Elle est exempte de critique. Seuls 408 exemplaires seront réalisés.

Citroën DS 21 berline

Nom du fabricant : Eligor - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 101549 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore bordeaux et gris - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 38 euros.

Cete DS est une reprise du moule Minialuxe. Eligor aurait pu en profiter pour améliorer certains détails qui auraient rendu cette miniature intéressante. On pense notamment à l'abandon des essuie-glaces gravés, à l'ajout d'une immatriculation ou encore à un vrai aménagement intérieur. Mais il n'en est rien. N'étant pas à une goujaterie près, le constructeur ose affubler cette pauvre DS de protège-phares colorés quand seules les ampoules étaient jaunes ! Copie à revoir d'urgence !

Citroën HY tôlé

Nom du fabricant : CIJ par Norev - **Echelle :** 1/50 - **Réf. :** C80130, C80131 - **Matières :** zamak et châssis tôlé - **Couleurs :** tricolore bleu blanc rouge, multicolore - **Parties ouvrantes :** portières latérales - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Assistance Berliet et L'Alsacienne - **Prix :** 42,95 euros.

Ce sont deux HY que nous propose CIJ. Le premier (réf. C80130) reproduit un véhicule d'assistance Berliet dont les bureaux étaient situés au 33 rue Barbès à Montrouge. Il ne sera réduit qu'à 1.000 exemplaires numérotés. Le résultat est d'autant plus plaisant que la décoration est tampographiée. C'est beau ! Le second (réf. C80131) représente un véhicule de livraisons de la célèbre biscuiterie L'Alsacienne, créée en 1904 par Georges Chauvreau. Il sera édité à 1.200 exemplaires.

Citroën Type H tôlé

Nom du fabricant : Car-Horse - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matières :** résine - **Couleurs :** orange - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** travaux d'autoroute - **Prix :** 79,99 euros.

Seuls 100 exemplaires de ce diorama seront proposés. Outre ce Citroën Type H peint en orange, vous trouverez dans le coffret un décor, un panneau de signalisation et deux figurines. L'ensemble est réalisé entièrement à la main et en France, ce qui explique en grande partie son prix. Plus de renseignements au 06.19.29.39.34.

Fiat Abarth 700S

Nom du fabricant : Best Model - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 9511 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Le Mans 1960 (n°60) - **Prix :** 45,95 euros.

Pilotée par l'équipage Rigamonti/Cattini lors de la 28e édition des 24 Heures du Mans, l'Abarth 700S abandonnera vite. Best Model nous en offre une reproduction soignée, même si la décoration en décalcomanies dénote quelque peu. On remarque toutefois des essuie-glaces en métal photodécoupé.

Matra Bagheera X

Nom du fabricant : Ottomobile - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** OT589 - **Matières :** résine - **Couleurs :** orange Vulcain - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Prix :** 46 euros + frais de port.

999 exemplaires de cette Bagheera X seront mis en vente. Très attendue des amateurs, cette reproduction a été réalisée en étroite collaboration avec les clubs de la marque. Elle ne souffre d'aucune critique.

Mercedes-Benz 200D série 8

Nom du fabricant : Bub - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 06173 - **Matières :** zamak - **Couleurs :** crème - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** taxi - **Prix :** 21,80 euros.

Cette Mercedes 200D est proposée à 500 exemplaires en version taxi allemand dans une robe proche de celle des taxis de Berlin. La décoration est tampographiée et la finition réussie, si on prend en compte sa petite taille.

Mercedes-Benz 600 landaulet

Nom du fabricant : Brekina - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 13008 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** bicolore or et marron - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** étoile Mercedes sur calandre - **Décorations :** non - **Prix :** 15,90 euros.

Cette Mercedes apparaît dans la gamme Starmada de Brekina, une série aux finitions poussées au maximum, à l'image de l'étoile Mercedes sur la calandre. Les rétroviseurs, la calandre, les phares et feux ainsi que les pare-chocs et les enjoliveurs sont en pièces rapportées. Une miniature pleine de charme.

Citroën Type H plateau six roues dépannage

Nom du fabricant : Eligor - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 101514 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore blanc, gris et fuchsia - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Garage Péchoux - **Prix :** 50 euros.

Profitant d'avoir été le fabricant de la collection Citroën Type H d'hachette, Eligor nous ressert quelques modèles affublés de nouvelles décorations. Celui-ci reproduit la dépanneuse plateau du garage Péchoux, à Izernore, dans l'Ain, où se trouve justement l'usine d'Eligor. Pour l'occasion, le constructeur a ajouté deux pompes à essence, deux crics roulants et deux mécanos pour plus de réalisme. 456 exemplaires de cet ensemble verront le jour.

MINIALUXE®

Rejoignez le Club Minialuxe !

et bénéficiez d'offres privilégiées et de nombreux avantages

une miniature numérotée au choix

parmi les modèles proposés à la vente sur notre site

+ une 2CV référence 5_2

+ un motard noir référence 34_1

une miniature numérotée au choix

parmi les modèles proposés à la vente sur notre site

+ un livre, 1ère édition

RETROUVEZ TOUTE LA COLLECTION SUR WWW.MINIALUXE.FR facebook twitter

LA BONNE SOLUTION POUR VOS MINIATURES
Documentation et tarifs GRATUITS
pour 1/43è et 1/18è
VITRINES MURALES
Serge Depelchin
Fabricant
tél. 03 22 88 25 25

www.VITRINE-IDEALE.com
Boutique en ligne, achats sécurisés, Livraison à domicile
15 rue du Niger - 80170 Rosières en Santerre

Mercedes-Benz L319 et 300 SLR avec plateau

Nom du fabricant : Bub - **Echelle :** 1/87 - **Réf. :** 06811 - **Matières :** zamak - **Couleurs :** bleu et gris - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Mercedes Rennabteilung (service course) - **Prix :** 47,80 euros.

Sympathique coffret du team Mercedes composé d'un fourgon L319 tractant une 300 SLR. A l'échelle 1, celle-ci courut entre autres les Mille Miglia en 1955, pilotée par l'équipage Fangio/Moss, et les 24 Heures du Mans la même année, où elle sera responsable d'un accident qui fera plus de 80 morts dans le public et provoquera le retrait de Mercedes des circuits pendant plus de 30 ans. Les décorations sont tampographiées et 750 exemplaires seront proposés.

Peugeot 403 berline

Nom du fabricant : Quiralu - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak et châssis tôlé - **Couleurs :** bicolore crème et beige - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Ferme d'Héricy - **Prix :** 35 euros frais de port compris.

Seuls 50 exemplaires de cette 403 ont été fabriqués à la demande de la Ferme d'Héricy. La décoration est donc spécifique et plutôt agréable à l'œil. Foncez sur cette rareté ! T. : 01.64.23.62.25.

Porsche 804 Formule 1

Nom du fabricant : Auto Art - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 86273, 86274 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** gris métallisé - **Parties ouvrantes :** capot moteur AR - **Suspensions :** oui - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Grand Prix de France 1962 (n° 30) - **Prix :** 326,80 euros.

Cette Formule 1 (en haut) est la reproduction de la voiture de Dan Gurney lors du Grand Prix de France 1962 qu'il gagna, le 8 juillet, sur le circuit de Rouen-les-Essarts. S'agissant des finitions de cette miniature réalisée à 1.000 exemplaires, on frise la perfection. Côté prix de vente, on frise plutôt la crise d'apoplexie... C'est son seul défaut. Elle existe également sous le n° 8 (réf. 86274, en bas), avec Jo Bonnier au volant lors du Grand Prix d'Allemagne couru, le 5 août, sur le Nürburgring.

Renault 5 maxi turbo

Nom du fabricant : Solido - **Echelle :** 1/18 - **Réf. :** 421180260 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** tricolore bleu, blanc et rouge - **Parties ouvrantes :** portières et capot moteur - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Tour de France 1985 - **Prix :** 71 euros.

Solido nous livre là une magnifique réduction de la R5 maxi turbo pilotée par l'équipage Ragnotti/Thimonier lors du Tour de France 1985. Ils gagneront cette course avec ce monstre de puissance et seront également classés premiers du groupe B. La miniature est dotée de nombreuses parties ouvrantes et d'un aménagement intérieur où chaque détail est à sa place. Même souci de réalisme côté moteur. Notons, enfin, une décoration tampographiée et une direction fonctionnelle.

Renault 1.400 kg R2066 carrosserie Chalaud 1952

Nom du fabricant : Provence Moulage - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** PM0093 - **Matières :** résine - **Couleurs :** bordeaux - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Tour de France 1953 - **Prix :** 99 euros.

C'est en 1953 que la caravane Byrrh du Tour de France fera sa publicité avec un véhicule carrossé par Chalaud à Aubervilliers.

LA FORD PREFECT EN MINIATURES

BROOKLIN

Modèle : Ford Prefect 1955 - **Année :** 2007 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** LDM59, IPV31 et ROD21 - **Matières :** métal blanc - **Couleurs :** vert Lichfield, noir, rouge - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** police de Yeovil - **Cotation :** 120 euros.

Brooklin a commercialisé trois Prefect. La première en 2007 dans sa gamme Lansdowne Models (réf LDM59), en vert Lichfield, toujours en vente au catalogue 2013 ; la seconde en 2008 (réf. IPV31) dans la série Police Vehicles, une variante police de la ville de Yeovil dans le comté de Somerset, au catalogue jusqu'en 2010 ; la dernière en 2009, la plus spectaculaire, une version Pro Street rouge (réf. ROD21) intégrée à la gamme Rod 43rd qui, hélas, n'est plus disponible.

DCMT (Lone Star)

Modèle : Ford Prefect 100E - **Année :** nc - **Echelle :** 1/42 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak - **Couleurs :** rouge, vert, orange - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Cotation :** 45 euros.

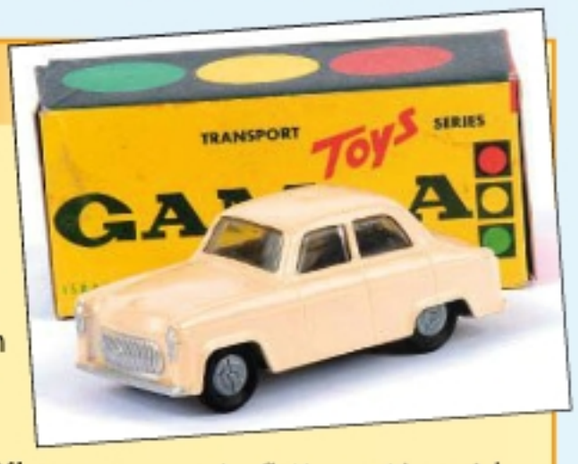
La marque DCMT (pour Die Cast Machine Tools limited) fut créée en 1939. Elle proposa une Ford Prefect dépourvue de partie ouvrante, vitrage et aménagement intérieur mais avec un moteur à friction. Quelques modèles seront fabriqués en Nouvelle-Zélande dans des coloris différents. DCMT changera de nom en 1960 pour devenir Lone Star et se concentrer sur l'échelle 1/76, afin de concurrencer les Matchbox.

DINKY TOYS

Modèle : Ford Prefect - **Année :** 1958 - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 61 - **Matières :** zamak - **Couleurs :** brun, bleu clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Cotation :** 80 euros.

C'est sous la marque Dublo Dinky Toys que cette Prefect sera diffusée en 1958 (réf. 61). Elle n'est connue qu'en brun et bleu clair, et les roues sont toujours en gris clair. Sans partie ouvrante ni vitrage et aménagement intérieur, elle est très proche du modèle de chez Matchbox. Une rareté de nos jours.

GAMDA



Modèle : Ford Prefect - **Année :** nc - **Echelle :** 1/42 - **Réf. :** nc - **Matières :** zamak - **Couleurs :** crème ou vert amande - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Cotation :** 80 euros.

Cette marque de jouets israélienne née en 1965 diffusa une Ford Prefect issue du moule DCMT Lone Star. Elle dispose d'un vitrage mais ne compte aucune partie ouvrante. Cette rareté possède des jantes en métal (dont deux variantes sont connues) ou en plastique. En 1969, Gamda deviendra Cragstan Sabra.

Sept exemplaires en seront fabriqués en aluminium. Provence Moulage nous en offre une parfaite reproduction. Dommage toutefois qu'aucune allusion au Tour de France ne soit faite et que les plaques spécifiques de la caravane soient manquantes, tout comme la grille au-dessus du pare-brise censée cacher les hauts-parleurs.

Renault 1.400 kg Goëlette R2066

Nom du fabricant : Provence Moulage - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** PM0096 - **Matières :** résine - **Couleurs :** multiples - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** château Castelvin - **Prix :** 99 euros.

C'est en 1966 que ce Renault en forme de château est apparu dans la caravane du Tour de France. Il fait double emploi avec le modèle qui fut proposé en son temps par Pub CC (réf. 07-009), distribué à seulement 100 exemplaires et au 1/50. Les dessins et la carrosserie de cet étrange véhicule ont été réalisés à Bordeaux par Michel Viguier pour les établissements Castel Frères, aujourd'hui Castel Groupe, qui existent depuis 1949 et qui sont notamment propriétaires de l'enseigne Nicolas. La miniature est conforme à l'original, il ne manque guère que les hauts-parleurs.

Volkswagen LT 28 camping-car Sven Hedin Westfalia

Nom du fabricant : Premium Classixxs - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 13375 - **Matières :** zamak et châssis plastique - **Couleurs :** beige et toit blanc - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** essuie-glaces - **Décorations :** Sven Hedin - **Prix :** 49,80 euros.

La finition Sven Hedin de Westfalia fut longtemps LA référence en matière de camping-

car avant d'être supplantée par la version Florida. Sa reproduction est correcte, avec une décoration tampographiée du meilleur effet. Chose rare, il bénéficie d'un aménagement intérieur digne de ce nom. Dommage que l'échelle permettant d'accéder au toit ait été oubliée et que le logo Westfalia à l'arrière du toit soit à gauche quand il devrait être à droite. 1.500 exemplaires de ce Combi seront produits.

Volkswagen T1 Combi tôlé

Nom du fabricant : Revell - **Echelle :** 1/24 - **Réf. :** 07076 - **Matières :** plastique - **Couleurs :** tricolore orange, vert et crème - **Parties ouvrantes :** portières AV et AR - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** Jagermeister - **Prix :** 129,95 euros.

Composée de 124 pièces, cette maquette fourmille de détails. Côté difficulté, elle se place au niveau 4 sur une échelle de 5. Le nombre de parties ouvrantes est conséquent et la direction fonctionnelle. La décoration est tampographiée et la reproduction du moteur et du tableau de bord est particulièrement réaliste. Cette maquette sera vendue sans peinture ni colle.

MATCHBOX

Modèle : Ford Prefect - **Année :** 1956 - **Echelle :** 1/76 - **Réf. :** 30 - **Matières :** zamak - **Couleurs :** bleu clair, brun clair, vert olive clair - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Cotation :** de 50 à 100 euros.

Tout en zamak, la Ford Prefect de Matchbox sera mise en vente de 1956 à 1961 dans la série 1-75. Le châssis est d'abord noir mat avant de devenir brillant. Sans partie ouvrante ni vitrage ou aménagement intérieur, elle sera proposée en bleu clair puis brun clair et vert olive clair. Les roues peuvent être en métal ou en plastique, avec deux variantes de gris. On la retrouve dans un coffret Matchbox Car Transporter avec un porte-autos Bedford, accompagnée de trois autres miniatures.

ODGI

Modèle : Ford Prefect 1949 - **Année :** 1984 - **Echelle :** 1/43 - **Réf. :** 834 - **Matières :** métal blanc - **Couleurs :** vert tilleul, bleu métallisé, rouge, noir, gris - **Parties ouvrantes :** non - **Suspensions :** non - **Pièces photodécoupées :** non - **Décorations :** non - **Cotation :** 130 euros.

Diffusée en 1988, cette Prefect appartenait à la gamme Toys of Yesterday de cet artisan anglais. Aucune partie ouvrante, ni vitrage ou aménagement intérieur pour cette Ford, dans le plus pur style des jouets d'antan.

OÙ LES TROUVER?

Les Meilleures Adresses...

Pour insérer votre adresse, contactez Morgan : 06 22 04 17 83

PARIS ET SEINE

75 - PARIS

◆ **43ème Rue (J.M. Giani)**. spécialiste autos 1/43ème et jouets anciens. 66 rue Pierre Demours 75017 PARIS (métro Pereire). Tél: 01.46.22.92.55. Fax: 01.46.22.10.07

◆ **Au Chat Botté**. ouvert du mardi au samedi de 11h à 19h. 85 bd Lefebvre (Hall 4) 75015 PARIS. Tél: 01.42.50.41.62.
Site: www.autominiature75.com

◆ **Les Cheminots (Asphalte)**. spécialiste autos et trains miniature. Ouvert tous les jours. 51 rue de Douai 75009 PARIS. Tél: 01.48.74.33.22.
Site: www.lescheminots-paris.com

◆ **Galerie du jouet ancien**. Achats - ventes Dinky Toys et toutes marques. ouvert du mardi au samedi de 14h30 à 19h30. 8 rue des Grands Augustins 75006 PARIS. Tél: 01.43.26.36.75

◆ **B.A.M.** spécialiste modèles montés, livres et kits. 6 rue des Halles 75001 PARIS. Tél. 01.45.08.05.05.
Mail: halles@laboutiqueautomoto.com
Site : www.boutiqueautomoto.com

GRAND OUEST

16 - CHARENTE

◆ **RS Automobiles**. présent à de nombreux salons et évenements. 57 rue Broquisse 16000 ANGOULEME. Tél. 05.45.25.49.49.
Site: www.rs-automobiles.com

44 - LOIRE-ATLANTIQUE

◆ **B.A.M.** spécialiste modèles montés, livres et kits. 8 rue Léon Jamin 44000 NANTES. Tél. 02.40.84.33.41.
Mail: nantes@laboutiqueautomoto.com
Site : www.boutiqueautomoto.com

49 - MAINE-ET-LOIRE

◆ **Angers Kit Miniatures**. spécialiste de tous les modèles réduits. 30 rue Max Richard 49000 ANGERS. Tél. 02.41.86.04.05.
Site: www.angers-kits-miniatures.com

56 - MORBIHAN

◆ **Au Ptit Bazar de Keryado**. spécialiste trains et voitures de collection. 82 av de la République 56700 HENNEBONT. Tél. 09.50.98.04.45.
Site: http://ptit.bazar.keryado.free.fr

SUD OUEST

19 - CORREZE

◆ **Miniatures Story**. spécialiste reproductions de modèles autos de collection. 128 avenue victor Hugo 19000 TULLE. Tél. 05.55.27.47.59.
Site: www.miniatures-story.fr

NORD ET EST

21 - COTE D'OR

◆ **Maquette 21**. spécialiste miniatures et maquettes. 9 rue chapeau rouge (Galerie Bossuet) 21000 DIJON. Tél. 03.80.30.62.65.
Mail: maquette21@orange.fr

59 - NORD

◆ **Planète Auto Lilles**. ouvert du lundi au samedi de 14h à 19h. 23 rue du Tilleul 59150 WATTRELOS. Tél. 03.20.27.28.45.
Site: www.planete-auto.fr

62 - PAS-DE-CALAIS

◆ **Le Petit Diable (Minikit)**. spécialiste des maquettes, figurines et miniatures. 120 bd Poincaré 62400 BETHUNE. Tél. 03.21.65.15.54.
Site: www.minikit-modelisme.com

67 - BAS-RHIN

◆ **Tacot**. spécialiste de l'automobile miniature. Nouveau: service drive. 13 rue du Pont du Péage 67118 GEISPOLSHEIM. Tél: 03.90.40.70.02.
Site: www.tacot.com (1000 modèles)

SUD EST ET CORSE

06 - ALPES MARITIMES

◆ **Voitures Miniatures Passion**. maquettes et modélisme. 46 avenue Maurice Jean-Pierre 06110 LE CANNET. Tél. 04.93.45.48.86. Site: www.voituresminiaturespassion.com

69 - RHÔNE

◆ **Jet Jouets**. spécialiste maquettes et miniatures depuis 1961. ouvert du mardi au samedi. 1 place St Nizier 69001 LYON. Tél. 04.78.28.24.59.
Site: www.jetmodelisme.com

83 - VAR

◆ **Modelys**. tout types de maquettes et modélisme de loisirs. Av des commandos d'Afrique 83160 LA VALETTE DU VAR. Tél. 04.94.21.52.27.
Site: http://modelys.fr

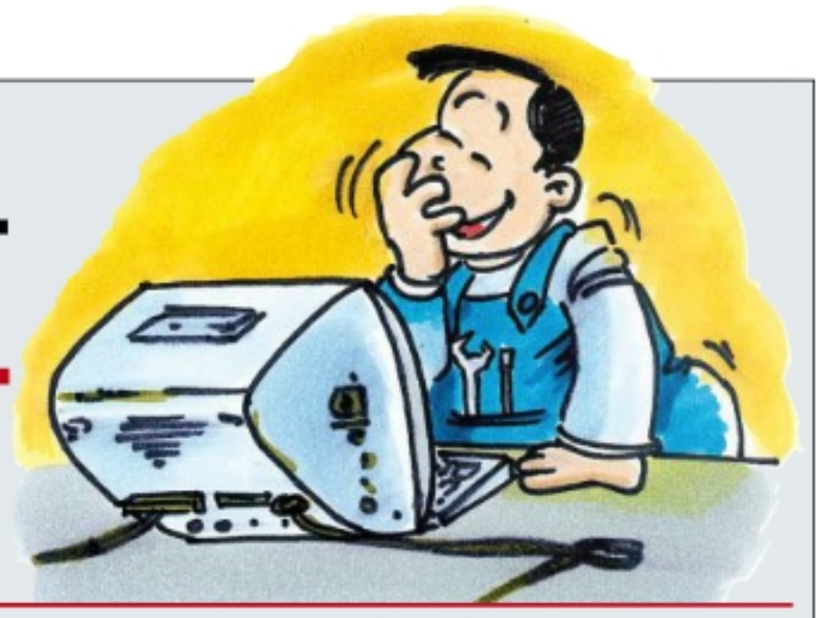
EUROPE

◆ **Basar Valira**. spécialiste modelisme ferroviaire et auto depuis 1967. Av. de les Escoles AD700 Escaldes-Engordany ANDORRE. Tél. 00 376 821 459. Site: www.basarvalira.com

◆ **ToyLand**. ouvert du mercredi au dimanche. Zeelaan 121- 8660 De Panne BELGIQUE. Tél. 00.32.58. 411.385. Mail: info@toyland.be
Site: www.toyland.be

◆ **Grand Place Models**. ouvert du lundi au samedi. Rue de la Montagne 9 - Bergstraat 9 - 1000 Brussel BELGIQUE. Tél. 00.32.25.031.748
Site: www.grand-place-models.be

FRANÇOIS SURFE SUR LE NET



Toutes les adresses ci-dessous, et celles des anciens numéros, sont ajoutées à l'Annuaire du Web de *Gazoline* [http://gazoline.net], qui contient les liens pour accéder directement aux sites, sans avoir à taper ces adresses. Un système de recherche par mots-clés vous permettra de surfer encore plus facilement comme vous le souhaitez parmi les centaines de sites référencés par *Gazoline* ! Par ailleurs, nous vous encourageons à nous écrire à gazonet@gazoline.net : vos e-mails sont les bienvenus, surtout si vous souhaitez que nous parlions de votre site.

✓Ce n'est un secret pour personne : nous sommes fascinés par les modèles qui nous entouraient dans notre enfance. Pour Benoît, c'est la Volkswagen Coccinelle 1967 de ses grands-parents. Il nous raconte son histoire en détail et exhibe les photos de famille, celles où il est en culotte courte sur le nouveau vélo, mais où on ne voit jamais vraiment la voiture en arrière-plan (si vous avez les mêmes, c'est normal). Benoît cherche toujours sa "Cox 67", mais il partage avec nous toutes les informations et documentation recueillies (au moment de ma visite, les pages utilisant le script "collection.php" généraient une erreur serveur, j'espère soignée depuis ?).
http://retrocox67.free.fr

✓Je déroge pour une fois à la règle et vous transmets l'adresse d'un site commercial. Je ne peux pas me prononcer sur la qualité des services offerts, mais j'ai trouvé le concept séduisant et les pages très agréables. Les meilleures idées sont les plus simples : deux passionnés se sont associés pour proposer des balades en ancienne, au départ de la capitale. Pour les Parisiens, le rêve sans les problèmes ! Vous pourrez vous promener en Peugeot 404 ou en Mercedes 280 SE, conduit par un guide et chauffeur qui, paraît-il, connaît autant le patrimoine architectural que sa voiture. Saluons au passage la confiance que les conducteurs ont placée dans la fiabilité de leurs autos d'époque qui, je n'en doute pas, sont dans un état mécanique et carrosserie irréprochable !
http://www.parisbalade.fr

✓Un petit lien pour rêver ? Une vente a eu lieu à Londres le 1er décembre. Ne regrettez rien, à moins que vous ne soyez capable de signer des chèques à sept chiffres ! Ah oui quand même... La maison Bonhams mettait aux enchères une collection de véhicules de "l'Ecurie Ecosse", fondée dans les années 50 par un heureux entrepreneur écossais, David Murray. Vous pouviez donc, occasion unique que vous avez ratée, acheter non seulement les véhicules historiques déjà repeints aux bonnes couleurs, mais également le camion d'époque qui les transportait.
http://www.bonhams.com/auctions/20934

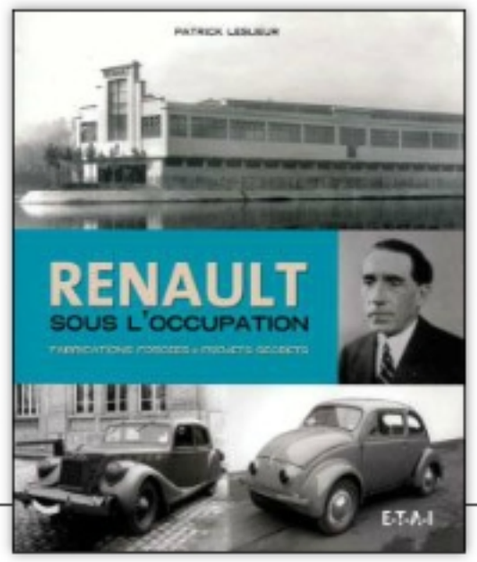
✓Est-ce la saison des cadeaux qui m'a fourni l'inspiration ? Le lien suivant est une vidéo postée sur YouTube. On y assiste au montage du célèbre Camper VW Bus T1, à base de briques rectangulaires Lego. J'ai découvert récemment ce modèle proposé en 2011. Son créateur et celui de cette vidéo rivalisent de talent et de passion : sachant qu'il faut prévoir une journée à un adulte pour assembler les 1.332 pièces, combien de temps faut-il pour réaliser cette vidéo animée, une image à la fois, en 2.995 photos ? (Si vous avez du mal à copier le lien, cherchez "LEGO 10220 Volkswagen Camper" sur YouTube, regardez la vidéo de "dix4711".)
http://youtu.be/-CbWvzbvOq8

✓Vous êtes plutôt Renault ? Vous avez quelques heures devant vous ? Alors voici, rien que pour vous, la page "Renault Service". C'est une liste de sites consacrés à la marque. Cet annuaire est inévitablement incomplet et certains liens sont obsolètes (le net est décidément un espace où l'on a vite fait de se désintégrer), mais rien ne vous empêche d'ajouter une adresse ou de suggérer une modification. L'originalité consiste à avoir regroupé sous quatre colonnes (sites, forums, pages facebook, blogs) toutes celles qui ont déjà été validées par l'auteur. Et ça fait déjà du monde.
http://renault.collection.free.fr

HISTOIRE

RENAULT EN GUERRE

On a beaucoup glosé sur l'attitude des industriels français durant l'Occupation. Fallait-il fermer les usines, voire les détruire, et mettre à la rue toute une population ? Ou devait-on courber l'échine pour préserver l'emploi et l'outil de production en attendant des jours meilleurs ? Et dans ce cas, fallait-il collaborer sans réserve ou, au contraire, tout faire pour ralentir l'activité, mais en garantissant l'avenir ? Renault, comme ses confrères, est confronté à ces choix cornéliens. Au départ, la décision de poursuivre l'assemblage de voitures tient pourtant du simple bon sens : la vie a repris son cours avec la signature de l'armistice. Par contre, les rationnements imposent de nouveaux moyens de propulsion. L'électrique tente une percée sur une Juvaquatre alourdie qui parvient péniblement à tenir le 30 km/h pour une autonomie de 70 à 80 km. Vient ensuite le temps du gazogène à bois qui s'installe même sur une Viva Grand Sport, sans totalement dénaturer sa ligne. Mais avec le durcissement de l'Occupation et l'interdiction faite de produire autrement que pour l'Allemagne, l'heure du choix oblige à la dichotomie. La Résistance s'organise, chez les ouvriers et pour une partie de l'encadrement préparant les véhicules qui, ils n'en doutent pas, assureront la relance une fois l'ennemi bouté hors de nos frontières. C'est là que naissent les idées les plus avant-gardistes, sans la moindre contrainte économique, mais aussi la 4 CV, essayée au nez et à la barbe des nazis, pourtant présents dans l'usine. L'influence est – qui en douterait ? – américaine, le salut de la nation mais aussi de l'automobile ne pouvant alors venir que de l'autre côté de l'Atlantique. C'est ce que montre cette somme documentaire rassemblée et finement commentée par Patrick Lesueur, qui balaye aussi bien la production automobile qu'agricole ou poids lourd.



Renault sous l'occupation, Patrick Lesueur, éd. ETAI, 2013, 192 p., format 240 x 290 mm, ISBN 978-2-7268-9693-8, album cartonné sous jaquette, 38 euros.
DISPONIBLE A PRIX REDUIT SUR NOTRE BOUTIQUE

PORTRAIT

MONSIEUR BEHRA

Le titre résume à lui seul le personnage. Un prince de la cendrée, un virtuose aussi à l'aise sur deux que sur quatre roues, champion trop tôt disparu au volant de son Spyder Porsche, lors des essais du Grand Prix d'Allemagne de 1959. Un artiste que l'on reconnaissait de loin à son casque frappé des damiers de la victoire, un homme de caractère, courageux (la liste de ses blessures pourrait remplir un livre à elle seule !), fidèle (il ne quitte l'écurie Gordini qu'à regrets, le Sorcier ayant perdu Simca et les accords avec Renault limitant désormais ses ambitions), il aurait sans doute été l'un des plus grands de sa génération. Son palmarès et son tempérament, en course comme en dehors, ont en tout cas marqué son temps et suscité l'admiration de tous.

A commencer par celle de Jean-Luc Fournier qui lui consacre une monographie enthousiaste, centrée exclusivement sur la compétition, même si l'homme transparaît toujours derrière les exploits du pilote. Un *Tribute to* qui rend enfin hommage à Monsieur Behra.

Jean Behra, le prince des damiers, Jean-Luc Fournier, éd. Bielles Doo Wap, 2013, 256 p., format 215 x 300 mm, ISBN 978-2-9531374-9-1, album cartonné, 45 euros.
DISPONIBLE A PRIX REDUIT SUR NOTRE BOUTIQUE

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION

Le sommaire détaillé jusqu'au N° 192 est téléchargeable sur notre site

Vous pouvez également le consulter sur Internet et télécharger les articles parus (de 1,20 à 1,80 euro par article), en utilisant notre moteur de recherche multicritère.

SOMMAIRE DES DIX DERNIERS NUMEROS

http://gazoline.net

CHRONIQUE DE JEAN-LOUIS LOUBET

- 10 août 1967 : Fiat, orpheline du Professore Valletta - **N° 203.**
- 12 mars 1933 : Lefebvre entre chez Citroën - **N° 198.**
- 13 décembre 1993 : l'expérience rochelaise de la voiture électrique - **N° 206.**
- 14 avril 1963 : Peugeot s'impose à l'East African Safari - **N° 199.**
- 26 juin 1968 : Peugeot et Renault enterrent le haut de gamme commun - **N° 201.**
- 30 mai 1957 : La Floride naît aux Etas-Unis - **N° 200.**
- 4 juillet 1920 : Dupont invente la peinture cellulosique - **N° 202.**
- 7 octobre 2004 : PSA se dote d'un nouveau centre de style - **N° 204.**
- 9 novembre 1989 : la Trabant envahit l'Ouest - **N° 205.**

CHRONIQUE DE NICOLAS HATZFELD

- 1920 : la chaîne fait débat - **N° 203.**
- 4 et 3 contre 4 x 10, l'horaire détonnant de Poissy - **N° 197.**
- À l'école des apprentis - **N° 201.**
- Clic-clac, pour ne pas perdre le fil - **N° 198.**
- Jean-Luc Godard et le travelling - **N° 200.**
- L'arrivée du robot va-t-elle tuer l'humain ? - **N° 206.**
- La complainte de la caisse à outils - **N° 199.**
- La formation des intérimaires - **N° 204.**
- Les robots débarquent à la tôlerie - **N° 202.**
- Robert et Ali, les punis de la chaîne - **N° 205.**

COLLECTIONNEURS DU MONDE

- La passion selon Lars Sorensen - **N° 206.**

FICHES PRATIQUES

- **Apprentissage :** techniques d'assemblage démontable - **N° 197.**
- **Carrosserie :** Déposer et reposer un pavillon de DS [1] - **N° 204.**
- **Carrosserie :** Déposer et reposer un pavillon de DS [2] - **N° 205.**
- **Carrosserie :** Déposer et reposer un pavillon de DS [3] - **N° 206.**
- **Freinage :** Rectifier un tambour - **N° 203.**
- **Freinage :** Rénover un cylindre de roue - **N° 199.**
- **Freinage :** Rénover un étrier de frein - **N° 200.**
- **Sellerie :** Réparation d'un panneau de porte - **N° 201.**
- **Soupapes :** Le pense pas bête mécanique - **N° 202.**
- **Trains roulants :** Rayonnage d'une jante - **N° 198.**

HISTOIRE

- L'automobile française a-t-elle raté un virage ? - **N° 197.**
- **Ferdinand Porsche à la Régie Renault :** Porsche face à la 4 CV - **N° 200.**
- **La saga des petits constructeurs britanniques [31] :** TVR **N° 197.**
- **La saga des petits constructeurs britanniques [32] :** TVR (suite) - **N° 198.**
- **La saga des petits constructeurs britanniques [33] :** Tripos, Turner, TWM, TX, Ultima, Unipower, Vanwall, Vincent, Voodoo, Watford, Watling, Weslite, Westfield - **N° 199.**

MUSÉE DU MONDE

- **Automobile Club Argentin :** A l'ombre de Fangio - **N° 202.**
- **Coleccion Jedimar :** Les trésors de Jésus - **N° 205.**
- **Museo del Automovil Eduardo Iglesias :** La vitrine de l'Uruguay - **N° 203.**

PORTRAIT

- Walter Albernaz : l'ange gardien d'un paradis à ciel ouvert - **N° 204.**

TÉMOIGNAGE

- **De retour sur les chemins du Monde :** Que sont-ils devenus ? - **N° 200.**

URBAN TRIP

- Un taxi pour Buenos Aires - **N° 202.**
- Un taxi pour Colonia del Sacramento - **N° 203.**
- Un taxi pour La Havane - **N° 201.**
- Un taxi pour Montevideo - **N° 204.**
- Un taxi pour N'djamena - **N° 200.**
- Un taxi pour Santiago du Chili - **N° 205.**
- Un taxi pour Valparaiso - **N° 206.**

ALFA ROMEO

- **Alfa Romeo Alfasud Giardinetta :** Faisons un break - *Utilitaires* - **N° 198.**
- **Alfa Romeo Junior Zagato :** Le mariage du style et de la performance - *Hors-série* - **N° 206.**
- **Alfa Romeo Montreal :** Séduction sauvage - *Hors-série* - **N° 204.**
- **Alfa Romeo Spider 1300 Junior :** Je veux le même ! - *Hors-série* - **N° 200.**

ALPINE

- **Alpine A110 1600 S Groupe IV d'usine [6] :** 17801 retrouve des couleurs - *Restauration Gazo* - **N° 197.**
- **Alpine A110 1600 S Groupe IV d'usine [7] :** On enquille la mécanique - *Restauration Gazo* - **N° 198.**
- **Alpine A110 1600 S Groupe IV d'usine [8] :** Flash-back sur le châssis - *Restauration Gazo* - **N° 199.**
- **Alpine A110 1600 S Groupe IV usine :** Pétard à mèche courte - *Talon-pointe* - **N° 204.**

ASA

- **ASA 1000 GT :** La petite Ferrari - *Hors-série* - **N° 201.**

AUTO UNION

- **Auto Union 1000 Sp :** Wunderbar ! - *Redécouverte* - **N° 197.**

AUTOBIANCHI

- **Autobianchi Primula 65C :** Traction-avant pour une milanaise - *Redécouverte* - **N° 202.**

BMW

- **BMW 2002 Ti :** Orange vitaminée - *Talon-pointe* - **N° 198.**
- **BMW 520i :** La force du juste-milieu - *Youngtimer* - **N° 205.**

CG

- **CG Spider 1000 S :** le sport cheveux au vent - *Talon-pointe* - **N° 199.**

CITROËN

- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [2] :** Déshabillage moteur [2] - *Restauration Gazo* - **N° 197.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [3] :** Déshabillage moteur [3] et autopsie des pièces - *Restauration Gazo* - **N° 198.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [4] :** Préparation de la culasse - *Restauration Gazo* - **N° 199.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [5] :** Montage moteur [1] - *Restauration Gazo* - **N° 200.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [6] :** Montage moteur [2] - *Restauration Gazo* - **N° 201.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [7] :** Montage moteur [3] - *Restauration Gazo* - **N° 202.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [8] :** Montage moteur [4] - *Restauration Gazo* - **N° 203.**
- **Citroën 2 CV 375 et 425 cm³ [9] :** Montage moteur [5] - *Restauration Gazo* - **N° 204.**
- **Citroën 2 CV 435 et 602 cm³ [1] :** Déshabillage moteur - *Restauration Gazo* - **N° 205.**
- **Citroën 2 CV 435 et 602 cm³ [2] :** Démontage moteur [1] - *Restauration Gazo* - **N° 206.**
- **Citroën 2 CV6 Hoffmann [1] :** Opération décapsulage - *Restauration* - **N° 205.**
- **Citroën 2 CV6 Hoffmann [2] :** Découpes et collage du kit - *Restauration* - **N° 206.**
- **Citroën Ami 6 :** Une Ami qui vous veut du bien - *Redécouverte* - **N° 201.**
- **Citroën Dyane 6 Méhari :** Différente et attachante - *Redécouverte* - **N° 205.**
- **Sur les chemins du Monde en 2 CV [1] :** Une caravane pour Samarcande - *Témoignage* - **N° 199.**
- **Sur les chemins du Monde en 2 CV [2] :** La caravane entre en Chine - *Témoignage* - **N° 201.**
- **Sur les chemins du Monde en 2 CV [3] :** La caravane revient de Pékin - *Témoignage* - **N° 202.**
- **Sur les chemins du Monde en 2 CV AK400 [1] :** Kkouette aux Amériques - *Témoignage* - **N° 203.**
- **Sur les chemins du Monde en 2 CV AK400 [2] :** Kkouette défie les Andes - *Témoignage* - **N° 205.**

CRESTMOBILE

- **Crestmobile Type C :** Une libellule américaine - *Ancêtres* - **N° 198.**

DELAHAYE

- **Delahaye 135 MS :** Ça chauffe pour Lamue ! - *Histoire* - **N° 202.**

DEUTSCH ET BONNET

- **DB au Portugal :** Une présence timide - *Histoire* - **N° 203.**

FERRARI

- **Ferrari 166 MM :** La Ferrari d'Yvonne - *Histoire* - **N° 206.**
- **Ferrari 375-2 :** Il était une fois une Ferrari... bleue - *Histoire* - **N° 205.**

FIAT

- **Fiat 124 Sport Spider 1600 :** Mi-bourgeois, mi-sportif - *Redécouverte* - **N° 202.**
- **Fiat 131 Mirafiori CL 1300 :** Une honnête voiture - *Redécouverte* - **N° 199.**
- **Fiat 500 B Topolino :** Petite souris tranquille - *Redécouverte* - **N° 206.**
- **Fiat Nuova 500 [1957-1975] :** Des ratés au démarrage - *Histoire* - **N° 200.**
- **Fiat Panda 45 :** Une rustique sautillante - *Youngtimer* - **N° 204.**

FORD

- **Ford Mustang 1re série :** Une usine à rêves - *Mythologie* - **N° 201.**

HILLMAN

- **Hillman Super Minx, Singer Vogue et Humber Sceptre :** Elle est super la Minx [1961-1967] - *Etude* - **N° 197.**
- **Sunbeam Hunter et Rapier, Singer Vogue et Gazelle, Minx et Co :** La flèche brisée [1967-1979] - *Etude* - **N° 198.**

LADA

- **Lada 2106 :** À l'Est du nouveau - *Présentation* - **N° 201.**

LANCIA

- **Lancia Aurelia B52 Coupé Vignale :** Coupe haute couture - *Hors-série* - **N° 198.**
- **Lancia Flavia 1,8 Sport :** Gran Turismo à l'italienne - *Hors-série* - **N° 205.**
- **Lancia Fulvia :** Pas belle, juste classe - *Redécouverte* - **N° 203.**
- **Lancia Jolly :** Plus Jolly que Jumper ! - *Utilitaires* - **N° 197.**

MATRA-SIMCA

- **Matra-Simca Bagheera :** Il y a 40 ans naissait la Bagheera [1973-1980] - *Anniversaire* - **N° 199.**

MONOPOLE

- **Monopole-Duval DS002 :** Goût de Porto pour Duval - *Histoire* - **N° 199.**

MORRIS

- **Morris Minor 1000 Traveller :** Taillée pour le loisir - *Breaks* - **N° 199.**

MORS

- **Mors 14/20 HP torpédo Sport 1913 :** La dernière des poilues - *Vétérans* - **N° 203.**

PANHARD

- **Panhard 24 CT :** Le chant crépitant du cygne - *Redécouverte* - **N° 198.**

PEUGEOT

- **Peugeot 205 :** 24 février 1983 : que la 205 soit et la 205 fut - *Chronique de Jean-Louis Loubet* - **N° 197.**
- **Peugeot Type 16 :** Le premier moteur Peugeot - *Ancêtres* - **N° 199.**
- **Sur les chemins du Monde en Peugeot 403 :** Deux potes en Cappadoce - *Témoignage* - **N° 198.**

PORSCHE

- **Porsche 914/6 Murène :** Une 914/6 revisitée - *Hors-série* - **N° 202.**

REAC

- **REAC Panhard :** Le N° 13 porte-poisse - *Histoire* - **N° 200.**

RENAULT

- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [1] - *Technique* - **N° 197.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [2] - *Technique* - **N° 198.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [3] - *Technique* - **N° 199.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [4] - *Technique* - **N° 200.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [5] - *Technique* - **N° 201.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [6] - *Technique* - **N° 202.**
- **Renault 1.000 kg :** Mémento Renault 1.000 kg [7] - *Technique* - **N° 203.**
- **Renault 16 TS :** L'arme anti DS - *Redécouverte* - **N° 203.**
- **Renault 4 Bertin :** Chérie, j'ai raccourci la 4L ! - *Prototype* - **N° 206.**
- **Renault 4 Bertin :** Reconstruction de la plus petite des R4 - *Restauration* - **N° 205.**
- **Renault 4 GTL 1983 [20] :** Accouplement moteur-boîte - *Restauration Gazo* - **N° 197.**
- **Renault 4 GTL 1983 [21] :** Environnement moteur [1] - *Restauration Gazo* - **N° 198.**
- **Renault 4 GTL 1983 [22] :** Environnement moteur [2] - *Restauration Gazo* - **N° 199.**
- **Renault 4 GTL 1983 [23] :** La phase préparation [1] - *Restauration Gazo* - **N° 200.**
- **Renault 4 GTL 1983 [24] :** La phase préparation [2] - *Restauration Gazo* - **N° 201.**
- **Renault 4 GTL 1983 [25] :** La phase préparation [3] - *Restauration Gazo* - **N° 202.**
- **Renault 4 GTL 1983 [26] :** La phase préparation [4] - *Restauration Gazo* - **N° 203.**
- **Renault 5 TL :** Jaune et jolie - *Youngtimer* - **N° 204.**
- **Renault 5 Turbo kit 200 ch :** Le diable au corps - *Talon-pointe* - **N° 200.**
- **Sur les chemins du Monde en Renault 4 [2] :** Le Japon, au bout de la route - *Témoignage* - **N° 197.**

ROVER

- **Rover P4 :** On l'appelle *Auntie* Rover (1949-1964) - *Etude* - **N° 201.**

RVI

- **Sur les chemins du Monde en RVI 110/150 4x4 [1981] 01 :** Chamaco en route pour la Syrie - *Témoignage* - **N° 204.**
- **Sur les chemins du Monde en RVI 110/150 4x4 [1981] 02 :** Chamaco fait des caprices - *Témoignage* - **N° 206.**

SAAB

- **Saab 9000 Turbo 16 Sport :** L'esprit Saab sur une plate-forme Fiat - *Youngtimer* - **N° 197.**

SIMCA

- **Simca 1000 Spécial 6 CV :** Une Rallye avant la Rallye - *Talon-pointe* - **N° 197.**
- **Simca 1100 [1] :** La révolution à Poissy (1968) - *Etude* - **N° 202.**
- **Simca 1100 [2] :** A la conquête des States (1969-1971) - *Etude* - **N° 203.**
- **Simca 1100 [3] :** Adaptations sur fond de crise (1972-1975) - *Etude* - **N° 204.**
- **Simca 1100 [4] :** La révolutionnaire fait profil bas (1976-1978) - *Etude* - **N° 205.**
- **Simca 1100 [5] :** A l'ombre de l'Horizon (1979-1985) - *Etude* - **N° 206.**
- **Simca 8 coupé 1200 [1950] :** Au nom de l'amitié [1] - *Restauration* - **N° 202.**
- **Simca 8 coupé 1200 [1950] :** Au nom de l'amitié [2] - *Restauration* - **N° 203.**
- **Simca 8 Spéciales :** Simca à la conquête du Portugal - *Histoire* - **N° 201.**

TALBOT

- **Talbot T26 GS :** Destin brisé - *Histoire* - **N° 204.**

TRIUMPH

- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [1] :** Acheter une Spit 1500 - *Restauration Gazo* - **N° 204.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [2] :** Séparer la caisse du châssis [1] - *Restauration Gazo* - **N° 205.**
- **Triumph Spitfire 1500 FH 1975 [3] :** Séparer la caisse du châssis [2] - *Restauration Gazo* - **N° 206.**
- **Triumph TR6 PI :** Sus à l'injection ! - *Redécouverte* - **N° 203.**

VOLKSWAGEN

- **Volkswagen Golf GTi 16S :** Atmos... féerique ! - *Talon-pointe* - **N° 201.**

VOLVO

- **Volvo 122 S :** Une suédoise dévergondée - *Talon-pointe* - **N° 202.**
- **Volvo 144 DL :** 522.200 km au compteur ! - *Redécouverte* - **N° 200.**

BON DE COMMANDE ANCIENS NUMEROS

A découper (ou à photocopier) et à retourner, avec votre règlement à l'ordre de Pixel Press Studio, à GAZOLINE/ANCIENS NUMEROS, BP N°1, 78870 Bailly.

Oui je souhaite compléter ma collection et je vous passe commande des numéros suivants (5 € par numéro, port compris). [cocher la ou les case(s) correspondante(s)]

48	49	50	51	52	53	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64
65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128
129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144
145	146	147	148	149	150	151	155	156	157	158	160	161	162	163	164
165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196
197	198	199	200	201	202	203	204	205	206						

NOM (en capitales)

PRENOM (en capitales)

ADRESSE (en capitales)

CODE POSTAL

VILLE (en capitales)

et je vous joins mon règlement par chèque à l'ordre de Pixel Press Studio.

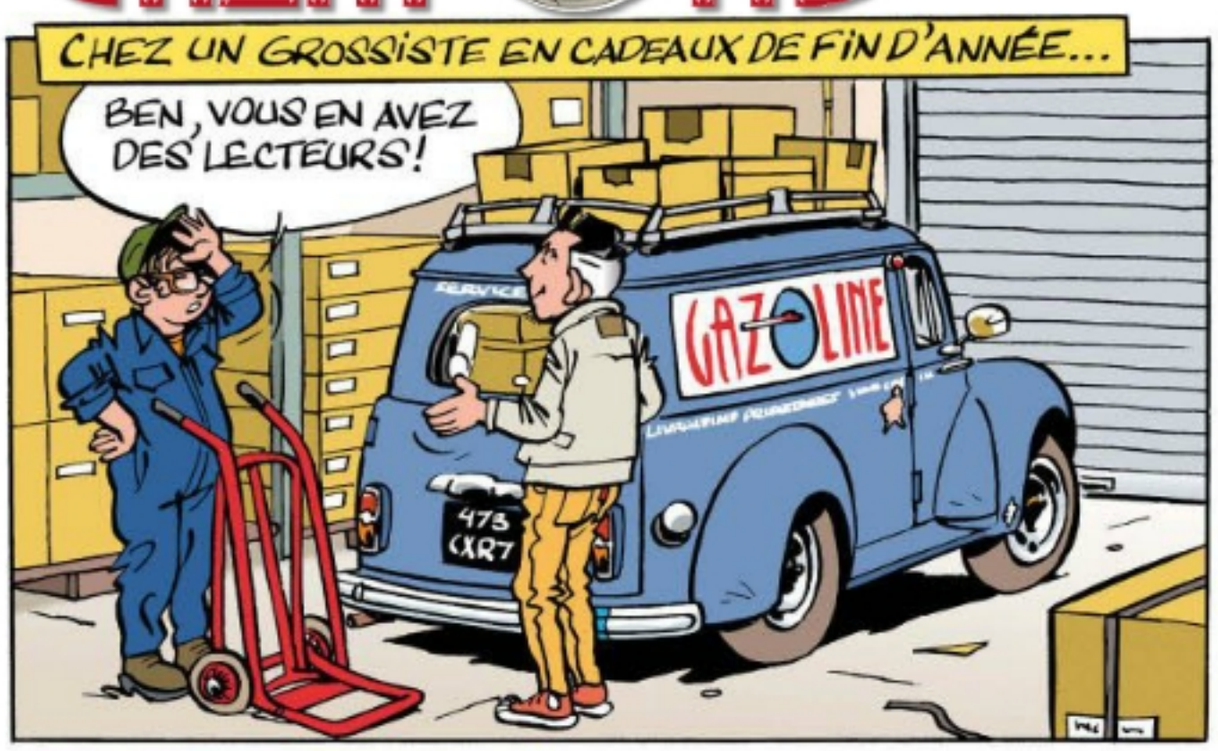
soit ..... x 5 € = ...€

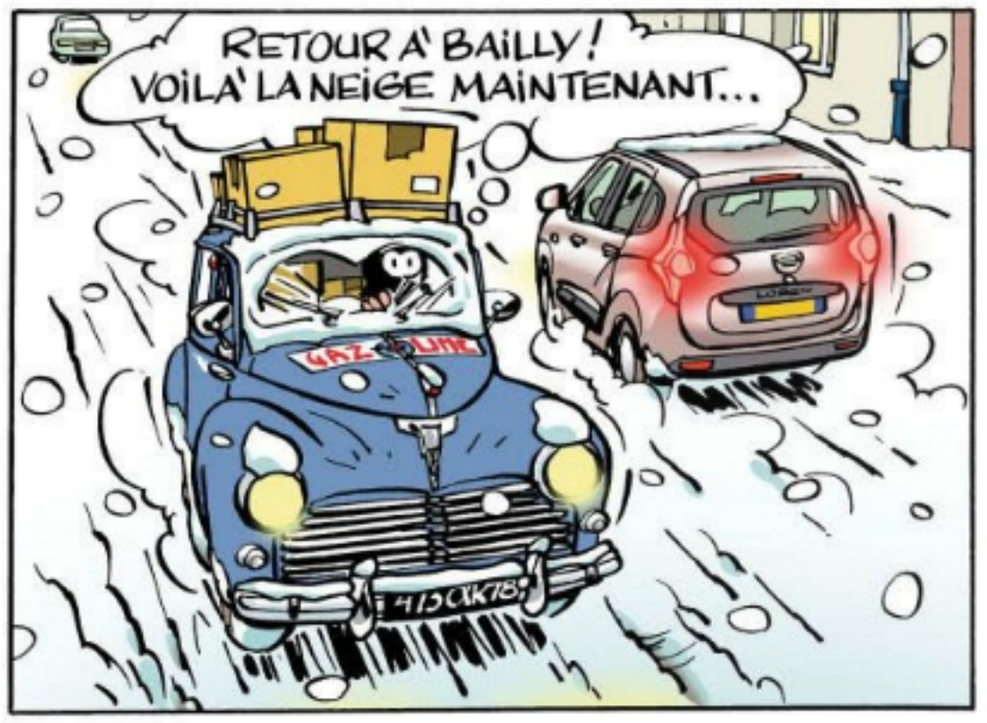
Délai de livraison : 12 jours ouvrables

GAZAFOND

Déboule... de neige !

Par Jean-Luc Delvaux





http://jean-lucdelvaux.blogspot.com/

LA BANDE DESSINÉE GAZOLINE

J-L DELVAUX

GAZAFOND

11,60€ Seulement

Autotech GAZOLINE
VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE
autotech.gazoline.net
Disponible sur notre boutique en ligne
http://autotech.gazoline.net

ENFIN !

BON DE COMMANDE

A remplir et à renvoyer avec votre règlement à Pixel Press Studio - BP1 - 78870 BAILLY

☐ **Oui, je souhaite vous passer commande** de..... exemplaire(s) de la bande dessinée **GAZAFOND Tome 1** au prix unitaire de **11,60€**.
+ 0€ de frais de port parce que je suis abonné ET que j'habite dans l'Union européenne.

Mon numéro d'abonné

ou **+ 3€ de frais de port par exemplaire** parce que je ne suis pas abonné et que, du coup, je le regrette.

Soit €

Nom/Prénom

Adresse

Code postal Ville

Je choisis le mode de règlement suivant ☐ Chèque bancaire ci-joint à l'ordre de PIXEL PRESS STUDIO

☐ Mandat postal ☐ Carte bancaire ☐ Eurocard ☐ Mastercard ☐ Visa

Numéro de carte bleue

Date d'expiration

OBLIGATOIRE
Numéro de contrôle

Ce numéro est le dernier bloc de trois chiffres que vous trouverez sur le panneau signature au dos de votre carte.

Signature

En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et sont exclusivement communiquées aux destinataires la traitant. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Pixel Press Studio. Si vous ne souhaitez pas que vos nom et adresse soient cédés ultérieurement, cochez la case ci-contre. ❑

Résolution #1

Combler ma tablette.

*Prix de l'abonnement mensuel, sans engagement. À choisir parmi les sélections d'ePresse. Voir conditions sur ePresse.fr ▪ RCS Paris B 529 127 748. © La petite agence dans la prairie.

Offrez la presse quotidienne et magazine
à vos **tablette**, **smartphone** et **ordinateur**.
Disponible sur ePresse.fr

App Store · Google play · Windows Store

ePresse

Vos journaux sur tous les écrans